

Finanzierungssituation Bundesfernstraßen - Überblick

Auf Basis der beschlossenen mittelfristigen Finanzplanung bis 2029 ist die Finanzierung der Bundesfernstraßen für die kommenden Jahre in vielen Bereichen nicht gesichert. Diese Unterfinanzierung führt zu erheblichen Konsequenzen in dieser Legislatur.

- Bei den Bundesstraßen
 - spürbare, kurzfristig einsetzende Verschlechterung des Fahrbahnzustands bis hin zu verkehrlichen Einschränkungen
 - massive Probleme bei der Ausfinanzierung laufender Bedarfsplanmaßnahmen
 - grundsätzlich keine neuen Bedarfsplanmaßnahmen
- Bei den Bundesautobahnen ist die Situation etwas differenzierter:
 - Brücken- / Tunnelerhaltung mittelfristig finanziert durch Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK)
 - Lücke bei der Fahrbahnerhaltung entsteht bereits in 2026, dann schnell anwachsend
 - laufende Bedarfsplanmaßnahmen werden gestreckt
 - grundsätzlich keine neuen Bedarfsplanmaßnahmen
- Für die Bundesfernstraßen gilt, dass die Mittel für Planung, Personal und Betriebsdienst (nichtinvestiver Bereich) schon derzeit nicht ausreichend finanziert sind. Dieser Effekt verstärkt sich jedes Jahr.
 - So fehlen bei der Autobahn GmbH z.B. Mittel für Ingenieurleistungen zur Planung und Realisierung der Baumaßnahmen auch im Bereich der Erhaltung (Umsetzung Mittel SVIK)
 - Die jährlich um 2 % ansteigende Einsparauflage bei den sächlichen Verwaltungsausgaben (KoaV) trifft den Betriebsdienst der Bundesstraßen und würde z.B. zu Problemen bei Verkehrssicherheit und Instandhaltung führen

➔ Der erforderliche Ausgleich muss durch eine Querfinanzierung aus investiven Mitteln vorgenommen werden und erhöht die Unterfinanzierung insbesondere bei der Erhaltung.

Gegenüberstellung Finanzplanung zu Bedarf

in Mio. €	2026	2027	2028	2029	Summe 2026 - 2029
Defizit bei Investitionen	2.191	2.449	3.284	4.049	11.973
<i>davon Bundesautobahnen</i>	876	1.007	1.671	2.201	5.755
<i>davon Bundesstraßen</i>	1.315	1.442	1.613	1.848	6.218
Defizit bei Planungskosten der Autobahn GmbH	500	500	600	650	2.250
Defizit bei Betriebsdienst Bundesstraßen	40	64	89	112	305

Im Zuge der Haushaltsaufstellung 2026 (regierungsinternes Verfahren) lag das Gesamtdefizit für die Jahre 2026 – 2029 bei 14,875 Mrd. €. In der Tabelle sind die wesentlichen Bereiche aufgeführt, darüber hinaus gibt es hauptsächlich bei den Planungskosten (Zweckausgabenpauschale) für Bundesstraßen ein Defizit in Höhe von rd. 280 Mio. €.

Bedarfsplanprojekte in Brandenburg

Für folgende **Bedarfsplanprojekte im Bundesland Brandenburg**, für die bereits bestandkräftiges Baurecht vorliegt oder dieses bis 2029 erwartet wird, **können auf Basis der aktuellen Finanzplanung keine Baufreigaben erteilt werden:**

Bundesstraßen:

Straße	BPI-Vorhaben Teilvorhaben	Wahlkreis
B 96	Kreuz Oranienburg (A 10) - LGr. BB/MV OU Teschendorf und OU Löwenberg	58 Oberhavel – Havelland II
B 102	OU Premnitz	60 Brandenburg an der Havel – Potsdam- Mittelmark I – Havelland III – Teltow-Flä- ming I
B 112	OU Frankfurt (Oder) (3.BA)	59 Märkisch-Oderland – Barnim II 63 Frankfurt (Oder) – Oder-Spree
B 158	OU Ahrensfelde	59 Märkisch-Oderland – Barnim II 84 Berlin-Marzahn-Hellersdorf
B 167	OU Finowfurt - und OU Eberswalde OU Finowfurt und OU Eberswalde (L 220 - L 200)	57 Uckermark – Barnim I

Erhaltung Bundesfernstraßen gesamt – Auswirkungen Branden- burg

Die Mittelbedarfe in der aktuellen Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 für die Bundesfernstraßen wurden auf Basis der Zustandsbewertung ermittelt.

in Mio. €	2026	2027	2028	2029	Summe 2026 - 2029
Defizit Investitionen Erhaltung	865	1.024	1.379	1.861	5.129
davon Bundesautobahnen	100	50	302	569	1.021
davon Bundesstraßen	765	974	1.077	1.292	4.108

Diese Zahlen berücksichtigen noch nicht den zwingend notwendigen Verschieb in investiven Mitteln zur Planung und zum Betriebsdienst (siehe Seite 1). Dieser wird nahezu vollständig bei der Erhaltung und hier bei den Fahrbahnsanierungen zu einer entsprechenden Erhöhung der hier genannten Unterfinanzierung führen.

Die prioritäre Brücken- und Tunnelerhaltung im **Bundesautobahnnetz** ist mittelfristig durch die Finanzierung aus dem SVIK gesichert. Für die Fahrbahnerhaltung besteht jedoch eine zunehmende Unterfinanzierung, die dazu führt, dass im Bundesautobahnnetz jährlich eine Strecke von 100 km nicht bedarfsgerecht erhalten werden kann. Hierdurch entsteht ein deutlich steigendes Risiko für verkehrseinschränkende Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen).

Im **Bundesstraßennetz** wirkt sich die Unterfinanzierung aufgrund des bereits derzeit deutlich schlechteren Erhaltungszustandes schneller und massiver aus. Da die Bundesstraßen nicht vom SVIK profitieren, muss die prioritäre Finanzierung der Brücken- und Tunnelbauwerke aus den konventionellen Erhaltungsmitteln finanziert werden. Dies führt zu einem massiven Zurückfahren der Fahrbahnsanierung.

→ Der erhaltungsbedürftige Anteil (schlechte und sehr schlechte Abschnitte) innerhalb weniger Jahre wird in dieser Legislatur von derzeit rund einem Drittel auf mehr als die Hälfte der Fahrbahnen und damit auf eine Streckenlänge von rd. 20.000 km anwachsen. Es ist davon auszugehen, dass in vielen

Abschnitten verstärkt mit Geschwindigkeitsbeschränkungen oder stärkeren Einschränkungen gerechnet werden muss.

Erhaltung Bundesstraßen in Brandenburg

Die aktuelle Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 weist für die Bundesstraßen im **Bundesland Brandenburg** für den Zeitraum 2026 – 2029 nachfolgende Mittelbedarfe aus. Dem gegenüber können auf Basis der aktuellen Finanzplanung bis 2029 nur nachfolgende Mittel zur Verfügung gestellt werden:

in Mio. €	2026	2027	2028	2029
Erhaltungsbedarfsprognose	106	115	124	134
Verfügungsrahmen	61	67	72	71
Defizit	45	48	52	63

Somit fehlen in dieser Legislatur in Brandenburg jährlich jeweils mehr als 40 % der für die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen Mittel.

Bedarfsplanprojekte in Berlin

In der **Bundeshauptstadt Berlin** gibt es derzeit keine baureifen Maßnahmen und es werden in dieser Legislatur **keine Planfeststellungsbeschlüsse für Bedarfsplanprojekte** erwartet.

Erhaltung Bundesstraßen in Berlin

Die Autobahn GmbH ist in Berlin auch für die Bundesstraßen zuständig. Es erfolgt keine gesonderte Mittelzuweisung für die Erhaltung der Bundesstraßen in Berlin.

Die aktuelle Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 weist für die Bundesstraßen im der **Bundeshauptstadt Berlin** für den Zeitraum 2026 – 2029 nachfolgende Mittelbedarfe aus:

in Mio. €	2026	2027	2028	2029
Erhaltungsprognose	4	1	2	1

Bedarfsplanprojekte in Baden-Württemberg

Für folgende **Bedarfsplanprojekte im Bundesland Baden-Württemberg**, für die bereits bestandkräftiges Baurecht vorliegt oder dieses bis 2029 erwartet wird, **können auf Basis der aktuellen Finanzplanung keine Baufreigaben erteilt werden:**

Bundesautobahnen:

Straße	BPI-Vorhaben Teilvorhaben	Wahlkreis
A 5	AS Walldorf/Wiesloch - AK Walldorf (A 6)	277 Rhein-Neckar
A 6	AS Bretzfeld - AS Öhringen	268 Schwäbisch Hall – Hohenlohe
A 6	AS Öhringen - AS Kupferzell	268 Schwäbisch Hall – Hohenlohe
A 8	AS Mühlhausen - Hohenstadt (Albauf- und -abstieg)	263 Göppingen 291 Ulm
A 81	AS Sindelfingen-Ost - AK Stuttgart (A 8)	260 Böblingen
A 98	Schwörstadt - Bad Säckingen - Murg	288 Waldshut
A 98	Rheinfelden - Schwörstadt	282 Lörrach – Müllheim

Bundesstraßen:

Straße	BPI-Vorhaben Teilvorhaben	Wahlkreis
B 10	Verlegung in Enzweihingen (Umfahrungsvariante)	265 Ludwigsburg
B 10	Pforzheim/Eutingen - Niefern	279 Pforzheim
B 27	Bodelshausen (L 389) - Nehren (L 394)	290 Tübingen
B 27	Tübingen (Bläsibad) - B 28 (Schindhaubasistunnel)	290 Tübingen
B 34	OU Grenzach	282 Lörrach – Müllheim
B 293	LGr. RP/BW - B 10 (2. Rheinbrücke) (Teil Baden-Württemberg inkl. Anteil BW an 2. Rheinbrücke)	271 Karlsruhe-Stadt
B 293	Berghausen - Bretten OU Jöhlingen	272 Karlsruhe-Land
B 293	Berghausen - Bretten OU Berghausen	272 Karlsruhe-Land
B 462	Freudenstadt (Tunnel) Freudenstadt (Tunnel Baiersbronn)	280 Calw
B 463	OU Lautlingen	295 Zollernalb – Sigmaringen

Erhaltung Bundesfernstraßen gesamt – Auswirkungen Baden-Württemberg

Die Mittelbedarfe in der aktuellen Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 für die Bundesfernstraßen wurden auf Basis der Zustandsbewertung ermittelt.

in Mio. €	2026	2027	2028	2029	Summe 2026 - 2029
Defizit Investitionen Erhaltung	865	1.024	1.379	1.861	5.129
davon Bundesautobahnen	100	50	302	569	1.021
davon Bundesstraßen	765	974	1.077	1.292	4.108

Diese Zahlen berücksichtigen noch nicht den zwingend notwendigen Vers Schub in investiven Mitteln zur Planung und zum Betriebsdienst (siehe Seite 1). Dieser wird nahezu vollständig bei der Erhaltung und hier bei den Fahrbahnsanierungen zu einer entsprechenden Erhöhung der hier genannten Unterfinanzierung führen.

Die prioritäre Brücken- und Tunnelerhaltung im **Bundesautobahnnetz** ist mittelfristig durch die Finanzierung aus dem SVIK gesichert. Für die Fahrbahnerhaltung besteht jedoch eine zunehmende Unterfinanzierung, die dazu führt, dass im Bundesautobahnnetz jährlich eine Strecke von 100 km nicht bedarfsgerecht erhalten werden kann. Hierdurch entsteht ein deutlich steigendes Risiko für verkehrseinschränkende Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen).

Im **Bundesstraßennetz** wirkt sich die Unterfinanzierung aufgrund des bereits derzeit deutlich schlechteren Erhaltungszustandes schneller und massiver aus. Da die Bundesstraßen nicht vom SVIK profitieren, muss die prioritäre Finanzierung der Brücken- und Tunnelbauwerke aus den konventionellen Erhaltungsmitteln finanziert werden. Dies führt zu einem massiven Zurückfahren der Fahrbahnsanierung.

→ Der erhaltungsbedürftige Anteil (schlechte und sehr schlechte Abschnitte) innerhalb weniger Jahre wird in dieser Legislatur von derzeit rund einem Drittel auf mehr als die Hälfte der Fahrbahnen und damit auf eine Streckenlänge von rd. 20.000 km anwachsen. Es ist davon auszugehen, dass in vielen Abschnitten verstärkt mit Geschwindigkeitsbeschränkungen oder stärkeren Einschränkungen gerechnet werden muss.

Erhaltung Bundesstraßen in Baden-Württemberg

Die aktuelle Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 weist für die Bundesstraßen im **Bundesland Baden-Württemberg** für den Zeitraum 2026 – 2029 nachfolgende Mittelbedarfe aus. Dem gegenüber können auf Basis der aktuellen Finanzplanung bis 2029 nur nachfolgende Mittel zur Verfügung gestellt werden:

in Mio. €	2026	2027	2028	2029
Erhaltungsbedarfsprognose	345	380	412	449
Verfügungsrahmen	210	222	239	238
Defizit	135	158	173	211

Somit fehlen in dieser Legislatur in Baden-Württemberg jährlich jeweils mehr als 40 % der für die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen Mittel. In Baden-Württemberg ist die Anzahl der Tunnel im Bestandsnetz der Bundesstraßen sehr hoch. Hier stehen regelmäßig große Tunnelsanierungsmaßnahmen an.

Bedarfsplanprojekte in Bayern

Für folgende **Bedarfsplanprojekte im Bundesland Bayern**, für die bereits bestandkräftiges Baurecht vorliegt oder dieses bis 2029 erwartet wird, **können auf Basis der aktuellen Finanzplanung keine Baufreigaben erteilt werden:**

Bundesautobahnen:

Straße	BPI-Vorhaben Teilvorhaben	Wahlkreis
A 3	AK Deggendorf (A 92) - AS Hengersberg	226 Deggendorf
A 8	Achenmühle - Bernauer Berg	224 Traunstein
A 94	AK München-Ost (A 99) - AS Markt Schwaben	212 Erding – Ebersberg
A 94	AS Marktl - AS Simbach a. Inn-W	211 Altötting
A 99	AS Kirchheim - AS Haar	212 Erding – Ebersberg

Bundesstraßen:

Straße	BPI-Vorhaben Teilvorhaben	Wahlkreis
B 2	OU Garmisch-Partenkirchen	225 Weilheim
B 11	Verlegung bei Schweinhütt	230 Straubing
B 11	OU Ruhmannsfelden	230 Straubing
B 12	Marktoberdorf (B 472) - AS Jengen/Kaufbeuren (A 96); Untergermaringen - Buchloe (A 96)	257 Ostallgäu
B 13	AS Ansbach (A 6) - Gunzenhausen (B 466) OU Merkendorf	240 Ansbach
B 15n	O-OU Landshut (A 92 - B 299) BA I - O-OU Landshut	227 Landshut
B 20	Freilassing/Salzburg (B 304) - Marktl (A 94) OU Laufen	224 Traunstein
B 21	OU Bad Reichenhall	224 Traunstein
B 25	OU Dinkelsbühl	240 Ansbach
B 26n	AK Schweinfurt/Werneck (A 7) - Karlstadt Karlstadt - AD Werneck (A 7)	248 Main-Spessart
B 173	Johannisthal – Kronach (BA 2)	237 Coburg
B 289	OU Mainroth/Rothwind und OU Fassoldshof	239 Kulmbach
B 299	OU Waldsassen/Kondrau	234 Weiden
B 299	OU Tanzfleck	231 Amberg
B 299	Neustadt/Donau (B 16) - Landshut OU Weihmichl	227 Landshut
B 303	Sonnefeld - Johannisthal (BA 3)	237 Coburg
B 304	OU Altenmarkt - (mit Aubertunnel) OU Altenmarkt, BA 2	224 Traunstein
B 470	OU Lenkersheim	242 Fürth

Erhaltung Bundesfernstraßen gesamt – Auswirkungen Bayern

Die Mittelbedarfe in der aktuellen Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 für die Bundesfernstraßen wurden auf Basis der Zustandsbewertung ermittelt.

in Mio. €	2026	2027	2028	2029	Summe 2026 - 2029
Defizit Investitionen Erhaltung	865	1.024	1.379	1.861	5.129
davon Bundesautobahnen	100	50	302	569	1.021
davon Bundesstraßen	765	974	1.077	1.292	4.108

Diese Zahlen berücksichtigen noch nicht den zwingend notwendigen Vers Schub in investiven Mitteln zur Planung und zum Betriebsdienst (siehe Seite 1). Dieser wird nahezu vollständig bei der Erhaltung und hier bei den Fahrbahnsanierungen zu einer entsprechenden Erhöhung der hier genannten Unterfinanzierung führen.

Die prioritäre Brücken- und Tunnelerhaltung im **Bundesautobahnnetz** ist mittelfristig durch die Finanzierung aus dem SVIK gesichert. Für die Fahrbahnerhaltung besteht jedoch eine zunehmende Unterfinanzierung, die dazu führt, dass im Bundesautobahnnetz jährlich eine Strecke von 100 km nicht bedarfsgerecht erhalten werden kann. Hierdurch entsteht ein deutlich steigendes Risiko für verkehrseinschränkende Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen).

Im **Bundesstraßennetz** wirkt sich die Unterfinanzierung aufgrund des bereits derzeit deutlich schlechteren Erhaltungszustandes schneller und massiver aus. Da die Bundesstraßen nicht vom SVIK profitieren, muss die prioritäre Finanzierung der Brücken- und Tunnelbauwerke aus den konventionellen Erhaltungsmitteln finanziert werden. Dies führt zu einem massiven Zurückfahren der Fahrbahnsanierung.

→ Der erhaltungsbedürftige Anteil (schlechte und sehr schlechte Abschnitte) innerhalb weniger Jahre wird in dieser Legislatur von derzeit rund einem Drittel auf mehr als die Hälfte der Fahrbahnen und damit auf eine Streckenlänge von rd. 20.000 km anwachsen. Es ist davon auszugehen, dass in vielen Abschnitten verstärkt mit Geschwindigkeitsbeschränkungen oder stärkeren Einschränkungen gerechnet werden muss.

Erhaltung Bundesstraßen in Bayern

Die aktuelle Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 weist für die Bundesstraßen im **Bundesland Bayern** für den Zeitraum 2026 – 2029 nachfolgende Mittelbedarfe aus. Dem gegenüber können auf Basis der aktuellen Finanzplanung bis 2029 nur nachfolgende Mittel zur Verfügung gestellt werden:

in Mio. €	2026	2027	2028	2029
Erhaltungsbedarfsprognose	343	376	406	441
Verfügungsrahmen	209	220	235	234
Defizit	134	156	171	207

Somit fehlen in dieser Legislatur in Bayern jährlich in der Regel über 40 % der für die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen Mittel.

Bedarfsplanprojekte in Bremen

In Bremen gibt es derzeit keine baureifen Maßnahmen und es werden in dieser Legislatur keine Planfeststellungsbeschlüsse für Bedarfsplanprojekte erwartet.

Erhaltung Bundesstraßen in Bremen

Die Autobahn GmbH ist in Bremen auch für die Bundesstraßen zuständig. Es erfolgt keine gesonderte Mittelzuweisung für die Erhaltung der Bundesstraßen in Bremen.

Die aktuelle Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 weist für die Bundesstraßen in **Bremen** für den Zeitraum 2026 – 2029 nachfolgende Mittelbedarfe aus:

in Mio. €	2026	2027	2028	2029
Erhaltungsprognose	10	11	12	13

Bedarfsplanprojekte in Hessen

Für folgende **Bedarfsplanprojekte im Bundesland Hessen**, für die bereits bestandkräftiges Baurecht vorliegt oder dieses bis 2029 erwartet wird, **können auf Basis der aktuellen Finanzplanung keine Baufreigaben erteilt werden:**

Bundesautobahnen:

Straße	BPI-Vorhaben Teilvorhaben	Wahlkreis
A 3	Wiesbadener Kreuz (A 66)	178 Wiesbaden 180 Main- Taunus
A 44	AK Kassel-West (A 49) - AD Kassel-Süd (A 7)	166 Waldeck 167 Kassel
A 44	AD Lossetal (A 7) - AS Helsa Ost (VKE11)	167 Kassel 168 Werra-Meißner – Hersfeld-Ro- tenburg
A 45	Gambacher Kreuz (A 5) - n TB Langgöns (inkl. TB Langgöns)	172 Gießen 176 Wetterau I
A 45	n TB Langgöns - n Gießener Südkreuz (A 485)	172 Gießen

Bundesstraßen:

Straße	BPI-Vorhaben Teilvorhaben	Wahlkreis
B 27	Eschwege (A 44) - Reichensachsen-Eltmannsh. (B 27) Eschwege (A 44) - OU Reichensachsen	168 Werra-Meißner – Hersfeld-Ro- tenburg
B 44	Groß-Gerau/Dornheim	183 Groß-Gerau
B 47	OU Rosengarten	187 Bergstraße
B 47	OU Bürstadt - Lorsch	187 Bergstraße
B 47	OU Bürstadt OU Bürstadt (östl. Teil)	187 Bergstraße
B 49	Reiskirchen - Grünberg OU Reiskirchen und OU Lindenstruth	172 Gießen
B 49	AS Löhnberg - Kloster Altenberg AS Löhnberg - AS Biskirchen (BA 7)	171 Lahn-Dill 175 Hochaunus
B 49	AS Löhnberg - Kloster Altenberg AS Biskirchen - AS Tiefenbach (BA 8)	171 Lahn-Dill 175 Hochaunus
B 49	AS Löhnberg - Kloster Altenberg AS Leun - AS Solms (BA 10)	171 Lahn-Dill 175 Hochaunus
B 249	OU Eschwege	168 Werra-Meißner – Hersfeld-Ro- tenburg
B 252	OU Twiste	166 Waldeck
B 253	OU Breidenbach	170 Marburg
B 254	OU Lauterbach/Maar und Lauterbach	173 Fulda
B 254	OU Wartenberg/Angersbach	173 Fulda
B 254	OU Wartenberg/Landenhausen	173 Fulda
B 260	OU Schlangenbad - Wambach	177 Rheingau-Taunus – Limburg
B 275	OU Idstein/Eschenhahn	177 Rheingau-Taunus – Limburg
B 276	OU Bieber	174 Main-Kinzig – Wetterau II – Schotten

B 452	Eschwege (A 44) - Reichensachsen-Eltmannsh. (B 27) OU Reichensachsen	168 Werra-Meißner – Hersfeld-Ro- tenburg
B 456	OU Usingen (Nordost-Umfahrung zw. B 275 und B 456)	175 Hochtaunus
B 486	Mörfelden - OU Langen Mörfelden-Walldorf (A 5) - OU Langen	183 Groß-Gerau 184 Offenbach
B 519	OU Flörsheim-Weilbach - und OU Hofheim/ Kriftel OU Weilbach	180 Main-Taunus
B 519	OU Flörsheim-Weilbach - und OU Hofheim/Kriftel OU Hofheim/Kriftel	180 Main-Taunus

Erhaltung Bundesfernstraßen gesamt – Auswirkungen Hessen

Die Mittelbedarfe in der aktuellen Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 für die Bundesfernstraßen wurden auf Basis der Zustandsbewertung ermittelt.

in Mio. €	2026	2027	2028	2029	Summe 2026 - 2029
Defizit Investitionen Erhaltung	865	1.024	1.379	1.861	5.129
davon Bundesautobahnen	100	50	302	569	1.021
davon Bundesstraßen	765	974	1.077	1.292	4.108

Diese Zahlen berücksichtigen noch nicht den zwingend notwendigen Vers Schub in investiven Mitteln zur Planung und zum Betriebsdienst (siehe Seite 1). Dieser wird nahezu vollständig bei der Erhaltung und hier bei den Fahrbahnsanierungen zu einer entsprechenden Erhöhung der hier genannten Unterfinanzierung führen.

Die prioritäre Brücken- und Tunnelerhaltung im **Bundesautobahnnetz** ist mittelfristig durch die Finanzierung aus dem SVIK gesichert. Für die Fahrbahnerhaltung besteht jedoch eine zunehmende Unterfinanzierung, die dazu führt, dass im Bundesautobahnnetz jährlich eine Strecke von 100 km nicht bedarfsgerecht erhalten werden kann. Hierdurch entsteht ein deutlich steigendes Risiko für verkehrseinschränkende Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen).

Im **Bundesstraßennetz** wirkt sich die Unterfinanzierung aufgrund des bereits derzeit deutlich schlechteren Erhaltungszustandes schneller und massiver aus. Da die Bundesstraßen nicht vom SVIK profitieren, muss die prioritäre Finanzierung der Brücken- und Tunnelbauwerke aus den konventionellen Erhaltungsmitteln finanziert werden. Dies führt zu einem massiven Zurückfahren der Fahrbahnsanierung.

→ Der erhaltungsbedürftige Anteil (schlechte und sehr schlechte Abschnitte) innerhalb weniger Jahre wird in dieser Legislatur von derzeit rund einem Drittel auf mehr als die Hälfte der Fahrbahnen und damit auf eine Streckenlänge von rd. 20.000 km anwachsen. Es ist davon auszugehen, dass in vielen Abschnitten verstärkt mit Geschwindigkeitsbeschränkungen oder stärkeren Einschränkungen gerechnet werden muss.

Erhaltung Bundesstraßen in Hessen

Die aktuelle Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 weist für die Bundesstraßen im **Bundesland Hessen** für den Zeitraum 2026 – 2029 nachfolgende Mittelbedarfe aus. Dem gegenüber können auf Basis der aktuellen Finanzplanung bis 2029 nur nachfolgende Mittel zur Verfügung gestellt werden:

in Mio. €	2026	2027	2028	2029
Erhaltungsbedarfsprognose	171	187	202	219
Verfügungsrahmen	104	109	117	116
Defizit	67	78	85	103

Somit fehlen in dieser Legislatur in Hessen jährlich jeweils in der Regel mehr als 40 % der für die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen Mittel.

Bedarfsplanprojekte in Hamburg

Für folgende **Bedarfsplanprojekte im Bundesland Hamburg**, für die bereits bestandkräftiges Bau-recht vorliegt oder dieses bis 2029 erwartet wird, **können auf Basis der aktuellen Finanzplanung keine Baufreigaben erteilt werden:**

Bundesautobahnen:

Straße	BPI-Vorhaben Teilvorhaben	Wahlkreis
A 1	AD Hamburg-Südost (A 25) (o) - AD Süderelbe (A 26) (o)	18 Hamburg-Mitte 23 Hamburg-Bergedorf – Harburg
A 1	AD Süderelbe (A 26)	23 Hamburg-Bergedorf – Harburg
A 1	AD Süderelbe (A 26) (o) - AS Hamburg-Harburg (m)	23 Hamburg-Bergedorf – Harburg
A 26	AK HH-Hafen (A 7) - AS HH-Moorburg (BA 6a)	23 Hamburg-Bergedorf – Harburg
A 26	AS Moorburg - AS HH-Hohe Schaar (BA 6b)	23 Hamburg-Bergedorf – Harburg
A 26	AS HH-Hohe Schaar - AD HH-Süderelbe (A 1) (BA 6c)	23 Hamburg-Bergedorf – Harburg

Erhaltung Bundesfernstraßen gesamt – Auswirkungen Hamburg

Die Mittelbedarfe in der aktuellen Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 für die Bundesfernstraßen wurden auf Basis der Zustandsbewertung ermittelt.

in Mio. €	2026	2027	2028	2029	Summe 2026 - 2029
Defizit Investitionen Erhaltung	865	1.024	1.379	1.861	5.129
davon Bundesautobahnen	100	50	302	569	1.021
davon Bundesstraßen	765	974	1.077	1.292	4.108

Diese Zahlen berücksichtigen noch nicht den zwingend notwendigen Verschluss in investiven Mitteln zur Planung und zum Betriebsdienst (siehe Seite 1). Dieser wird nahezu vollständig bei der Erhaltung und hier bei den Fahrbahnsanierungen zu einer entsprechenden Erhöhung der hier genannten Unterfinanzierung führen.

Die prioritäre Brücken- und Tunnelerhaltung im **Bundesautobahnnetz** ist mittelfristig durch die Finanzierung aus dem SVIK gesichert. Für die Fahrbahnerhaltung besteht jedoch eine zunehmende Unterfinanzierung, die dazu führt, dass im Bundesautobahnnetz jährlich eine Strecke von 100 km nicht bedarfsgerecht erhalten werden kann. Hierdurch deutlich steigendes Risiko für verkehrseinschränkende Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen).

Im **Bundesstraßennetz** wirkt sich die Unterfinanzierung aufgrund des bereits derzeit deutlich schlechteren Erhaltungszustandes schneller und massiver aus. Da die Bundesstraßen nicht aus dem SVIK profitieren, muss die prioritäre Finanzierung der Brücken- und Tunnelbauwerke aus den konventionellen Erhaltungsmitteln finanziert werden. Die führt zu einem massiven Zurückfahren der Fahrbahnsanierung.

➔ Der erhaltungsbedürftige Anteil (schlechte und sehr schlechte Abschnitte) innerhalb weniger Jahre wird in dieser Legislatur von derzeit rund einem Drittel auf mehr als die Hälfte der Fahrbahnen und damit auf eine Streckenlänge von rd. 20.000 km anwachsen. Es ist davon auszugehen, dass in vielen Abschnitten verstärkt mit Geschwindigkeitsbeschränkungen oder stärkeren Einschränkungen gerechnet werden muss.

Erhaltung Bundesstraßen in Hamburg

Die Autobahn GmbH ist in Hamburg auch für die Bundesstraßen zuständig. Es erfolgt keine gesonderte Mittelzuweisung für die Erhaltung der Bundesstraßen in Hamburg.

Die aktuelle Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 weist für die Bundesstraßen im der **Hamburg** für den Zeitraum 2026 – 2029 nachfolgende Mittelbedarfe aus:

in Mio. €	2026	2027	2028	2029
Erhaltungsprognose	13	8	13	4

Bedarfsplanprojekte in Mecklenburg-Vorpommern

Für folgendes **Bedarfsplanprojekt im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern**, für das bereits bestandkräftiges Baurecht vorliegt, **kann auf Basis der aktuellen Finanzplanung keine Baufreigabe erteilt werden:**

Bundesstraße:

Straße	BPI-Vorhaben Teilvorhaben	Wahlkreis
B 110	OU Dargun	17 Mecklenburgische Seenplatte II – Land- kreis Rostock III

Zusatzhinweis: Für die OU Wolgast, für die eine Baufreigabe erteilt wurde, liegt eine aktuelle Kostenfortschreibung vor, die Gesamtkosten der Maßnahme in Höhe von mehr als 500 Mio. Euro enthält. Den Hauptposten macht dabei der Bau der Strombrücke über die Peene aus (über 400 Mio. Euro) und der technisch sehr anspruchsvoll ist. Die Weiterfinanzierung dieser laufenden Maßnahme ist derzeit nicht gesichert.

Erhaltung Bundesfernstraßen gesamt – Auswirkungen Mecklenburg-Vorpommern

Die Mittelbedarfe in der aktuellen Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 für die Bundesfernstraßen wurden auf Basis der Zustandsbewertung ermittelt.

in Mio. €	2026	2027	2028	2029	Summe 2026 - 2029
Defizit Investitionen Erhaltung	865	1.024	1.379	1.861	5.129
davon Bundesautobahnen	100	50	302	569	1.021
davon Bundesstraßen	765	974	1.077	1.292	4.108

Diese Zahlen berücksichtigen noch nicht den zwingend notwendigen Verschiebung in investiven Mitteln zur Planung und zum Betriebsdienst (siehe Seite 1). Dieser wird nahezu vollständig bei der Erhaltung und hier bei den Fahrbahnsanierungen zu einer entsprechenden Erhöhung der hier genannten Unterfinanzierung führen.

Die prioritäre Brücken- und Tunnelerhaltung im **Bundesautobahnnetz** ist mittelfristig durch die Finanzierung aus dem SVIK gesichert. Für die Fahrbahnerhaltung besteht jedoch eine zunehmende Unterfinanzierung, die dazu führt, dass im Bundesautobahnnetz jährlich eine Strecke von 100 km nicht bedarfsgerecht erhalten werden kann. Hierdurch entsteht ein deutlich steigendes Risiko für verkehrseinschränkende Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen).

Im **Bundesstraßennetz** wirkt sich die Unterfinanzierung aufgrund des bereits derzeit deutlich schlechteren Erhaltungszustandes schneller und massiver aus. Da die Bundesstraßen nicht vom SVIK profitieren, muss die prioritäre Finanzierung der Brücken- und Tunnelbauwerke aus den konventionellen Erhaltungsmitteln finanziert werden. Dies führt zu einem massiven Zurückfahren der Fahrbahnsanierung.

➔ Der erhaltungsbedürftige Anteil (schlechte und sehr schlechte Abschnitte) innerhalb weniger Jahre wird in dieser Legislatur von derzeit rund einem Drittel auf mehr als die Hälfte der Fahrbahnen und damit auf eine Streckenlänge von rd. 20.000 km anwachsen. Es ist davon auszugehen, dass in vielen Abschnitten verstärkt mit Geschwindigkeitsbeschränkungen oder stärkeren Einschränkungen gerechnet werden muss.

Erhaltung Bundesstraßen in Mecklenburg-Vorpommern

Die aktuelle Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 weist für die Bundesstraßen im **Bundesland Mecklenburg-Vorpommern** für den Zeitraum 2026 – 2029 nachfolgende Mittelbedarfe aus. Dem gegenüber können auf Basis der aktuellen Finanzplanung bis 2029 nur nachfolgende Mittel zur Verfügung gestellt werden:

in Mio. €	2026	2027	2028	2029
Erhaltungsbedarfsprognose	79	86	93	101
Verfügungsrahmen	41	50	54	54
Defizit	38	36	39	47

Somit fehlen in dieser Legislatur in Mecklenburg-Vorpommern jährlich jeweils mehr als 40 % der für die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen Mittel.

Bedarfsplanprojekte in Niedersachsen

Für folgende **Bedarfsplanprojekte im Bundesland Niedersachsen**, für die bereits bestandkräftiges Baurecht vorliegt oder dieses bis 2029 erwartet wird, **können auf Basis der aktuellen Finanzplanung keine Baufreigaben erteilt werden:**

Bundesautobahnen:

Straße	BPI-Vorhaben Teilvorhaben	Wahlkreis
A 7	n AS Dorfmark - AS Soltau-O	35 Rotenburg I – Heidekreis
A 7	AS Fallingb. - n AS Dorfmark	35 Rotenburg I – Heidekreis
A 20	AK Kehdingen (A 26)	29 Cuxhaven – Stade II
A 20	Bremervörde (B 495) - Elm (L 114)	29 Cuxhaven – Stade II 30 Stade I – Rotenburg II
A 20	Westerstede (A 28) - Jaderberg (A 29)	27 Oldenburg – Ammerland
A 20	Jaderberg (A 29) - Schwei (B 437)	27 Oldenburg – Ammerland 28 Delmenhorst – Wesermarsch – Oldenburg-Land
A 26	ö AK Kehdingen (A 20) - ö Freiburger-Str. (L 111)	29 Cuxhaven – Stade II 30 Stade I – Rotenburg II
A 26	ö Freiburger-Str. (L 111) - AS Stade-O (B 73)	30 Stade I – Rotenburg II
A 33	Osnabrück/Belm (B 51n) - Osnabrück/N (A 1)	38 Osnabrück-Land 39 Stadt Osnabrück
A 39	ö Lüneburg (B 216) - AS Lüneburg-Nord	37 Lüchow-Dannenberg – Lüneburg
A 39	Bad Bevensen (B 253) - ö Lüneburg (B 216)	37 Lüchow-Dannenberg – Lüneburg 44 Celle – Uelzen
A 39	Uelzen (B 71) - Bad Bevensen (B 253)	44 Celle – Uelzen
A 39	Ehra (L 289) - Wittingen (B 244)	45 Gifhorn – Peine 51 Helmstedt – Wolfsburg
A 39	AS Weyhausen (B 188) - Ehra (L 289)	51 Helmstedt – Wolfsburg

Bundesstraßen:

Straße	BPI-Vorhaben Teilvorhaben	Wahlkreis
B 1/ B 217	S-OU Hameln	46 Hameln-Pyrmont – Holzminden
B 3	Ehlershausen - Groß Hehlen OU Celle (Nordteil)	44 Celle – Uelzen
B 3	OU Elstorf	36 Harburg
B 4	n Gifhorn (B 188) - AK Braunschweig-Nord n Rötgesbüttel - s Meine	45 Gifhorn – Peine 50 Braunschweig
B 72	AS Meppen (A 31) - AS Cloppenburg (A 1) Cloppenburg (B 68) - AS Cloppenburg (A 1)	32 Cloppenburg – Vechta
B 213/ E 233	AS Meppen (A 31) - AS Cloppenburg (A 1) AS Meppen (A 31) - Meppen (B 70)	31 Mittelems
B 247	S-OU Duderstadt OU Duderstadt (Südteil) - OU Gerblingerode	53 Göttingen I 188 Eichsfeld – Nordhausen – Kyff- häuserkreis

Erhaltung Bundesfernstraßen gesamt – Auswirkungen Niedersachsen

Die Mittelbedarfe in der aktuellen Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 für die Bundesfernstraßen wurden auf Basis der Zustandsbewertung ermittelt.

in Mio. €	2026	2027	2028	2029	Summe 2026 - 2029
Defizit Investitionen Erhaltung	865	1.024	1.379	1.861	5.129
davon Bundesautobahnen	100	50	302	569	1.021
davon Bundesstraßen	765	974	1.077	1.292	4.108

Diese Zahlen berücksichtigen noch nicht den zwingend notwendigen Vers Schub in investiven Mitteln zur Planung und zum Betriebsdienst (siehe Seite 1). Dieser wird nahezu vollständig bei der Erhaltung und hier bei den Fahrbahnsanierungen zu einer entsprechenden Erhöhung der hier genannten Unterfinanzierung führen.

Die prioritäre Brücken- und Tunnelerhaltung im **Bundesautobahnnetz** ist mittelfristig durch die Finanzierung aus dem SVIK gesichert. Für die Fahrbahnerhaltung besteht jedoch eine zunehmende Unterfinanzierung, die dazu führt, dass im Bundesautobahnnetz jährlich eine Strecke von 100 km nicht bedarfsgerecht erhalten werden kann. Hierdurch entsteht ein deutlich steigendes Risiko für verkehrseinschränkende Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen).

Im **Bundesstraßennetz** wirkt sich die Unterfinanzierung aufgrund des bereits derzeit deutlich schlechteren Erhaltungszustandes schneller und massiver aus. Da die Bundesstraßen nicht vom SVIK profitieren, muss die prioritäre Finanzierung der Brücken- und Tunnelbauwerke aus den konventionellen Erhaltungsmitteln finanziert werden. Dies führt zu einem massiven Zurückfahren der Fahrbahnsanierung.

→ Der erhaltungsbedürftige Anteil (schlechte und sehr schlechte Abschnitte) innerhalb weniger Jahre wird in dieser Legislatur von derzeit rund einem Drittel auf mehr als die Hälfte der Fahrbahnen und damit auf eine Streckenlänge von rd. 20.000 km anwachsen. Es ist davon auszugehen, dass in vielen Abschnitten verstärkt mit Geschwindigkeitsbeschränkungen oder stärkeren Einschränkungen gerechnet werden muss.

Erhaltung Bundesstraßen in Niedersachsen

Die aktuelle Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 weist für die Bundesstraßen im **Bundesland Niedersachsen** für den Zeitraum 2026 – 2029 nachfolgende Mittelbedarfe aus. Dem gegenüber können auf Basis der aktuellen Finanzplanung bis 2029 nur nachfolgende Mittel zur Verfügung gestellt werden:

in Mio. €	2026	2027	2028	2029
Erhaltungsbedarfsprognose	278	305	330	360
Verfügungsrahmen	209*	178	192	191
Defizit	69	127	138	169

* inkl. Sonderzuweisung B 3 Südschnellweg Hannover

Somit fehlen in dieser Legislatur in Niedersachsen jährlich jeweils mehr als 40 % der für die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen Mittel. Für die aufwändige Sanierung des Südschnellwegs Hannover mit erheblichem Anteil an Brückenmodernisierung wurde für 2026 eine Sonderzuweisung zu Lasten der anderen Länder vorgenommen.

Bedarfsplanprojekte in Nordrhein-Westfalen

Für folgende **Bedarfsplanprojekte im Bundesland Nordrhein-Westfalen**, für die bereits bestandkräftiges Baurecht vorliegt oder dieses bis 2029 erwartet wird, **können auf Basis der aktuellen Finanzplanung keine Baufreigaben erteilt werden:**

Bundesautobahnen:

Straße	BPI-Vorhaben Teilvorhaben	Wahlkreis
A 1	AS Adenau - AS Lommersdorf	91 Euskirchen – Rhein-Erft-Kreis II
A 1	AS Lommersdorf - AS Blankenheim	91 Euskirchen – Rhein-Erft-Kreis II
A 1	AK Kamen (A 2) - n AS Hamm-Bockum/Werne	144 Hamm – Unna II 126 Coesfeld – Steinfurt II
A 1	AS Hamm-Bockum/Werne - AS Ascheberg	126 Coesfeld – Steinfurt II
A 2	AD Bottrop (A 31)	124 Bottrop – Recklinghausen III
A 3	AS Leverkusen-Zentrum - AK Leverkusen (A 1)	100 Leverkusen – Köln IV
A 3	AK Kaiserberg (A 40) - AK Oberhausen-West (A 42)	115 Duisburg II 116 Oberhausen – Wesel III
A 3	AK Oberhausen (A 2/A 516) - AS Dinslaken-S	116 Oberhausen – Wesel III
A 3	AK Oberhausen (A 2/A 516)	116 Oberhausen – Wesel III
A 30	AK Lotte/Osnabrück (A 1) - AS Hasbergen/Gaste (LGr. NI/NW)	39 Stadt Osnabrück 127 Steinfurt III
A 40	AS Duisburg-Kaiserberg - AS Mülheim-Dümpten	117 Mülheim – Essen I
A 40	AS Mülheim-Dümpten - AS Mülheim-Heißen	117 Mülheim – Essen I
A 43	AS Bochum-Gerte (o) - AS Bochum-Riemke (m)	139 Bochum I 140 Herne – Bochum II
A 45	AS Siegen-Süd - n AS Siegen-Süd	147 Siegen-Wittgenstein
A 45	n AS Siegen-Süd - AS Siegen	147 Siegen-Wittgenstein
A 45	AS Lüdenscheid-Nord - AS Hagen-Süd	148 Olpe – Märkischer Kreis I 137 Hagen – Ennepe-Ruhr-Kreis I
A 45	AS Wilnsdorf - AS Siegen-Süd	147 Siegen-Wittgenstein
A 45	AS Freudenberg - AK Olpe-Süd (A 4)	147 Siegen-Wittgenstein 148 Olpe – Märkischer Kreis I
A 45	AK Hagen (A 46) - AK Westhofen (A 1)	137 Hagen – Ennepe-Ruhr-Kreis I 143 Unna I
A 52	AK Essen-Nord (A 42) - s AK Essen/Gladbeck (A 2)	118 Essen II 124 Bottrop – Recklinghausen III
A 52/ A 2	s AK Essen/Gladbeck (A 2) - AK Essen/Gladbeck (A 2)	124 Bottrop – Recklinghausen III
A 57	AK Moers (A 40) - AK Kamp-Lintfort (A 42)	112 Wesel I 113 Krefeld II – Wesel II
A 57	AS Krefeld-Oppum - AS Krefeld-Gartenstadt	109 113 Krefeld II – Wesel II
A 57	AS Krefeld-Gartenstadt - AK Moers (A 40)	113 Krefeld II – Wesel II
A 59	AD Bonn-NO (A 565) - AD Sankt Augustin-W (A 560)	95 Bonn 96 Rhein-Sieg-Kreis I
A 59	s AK Duisburg (A 40) - AS Duisburg-Marxloh	115 Duisburg II
A 59	AS Flughafen - AD Köln-Porz (A 559)	92 Köln I

A 445	AS Werl-N - AS Hamm/Rhynern	144 Hamm – Unna II 145 Soest
A 565	AS Bonn/Poppelsdorf - AK Bonn/Nord	95 Bonn

Bundesstraßen:

Straße	BPI-Vorhaben Teilvorhaben	Wahlkreis
B 1	Erwitte - Paderborn (B 55 - A 33) OU Salzkotten	145 Soest
B 64	Münster - Rheda-Wiedenbrück (B 481-A 2) OU Herzebrock/Clarholz	130 Gütersloh I
B 64	Brakel - Holzminden Höxter/Ottbergen - Höxter-Godelheim (B 83) Höxter/Godelheim - Höxter einschl. Anschluss B 83 Beverungen/Wehrden - Höxter/Godelheim	135 Höxter – Gütersloh III – Lippe II
B 65	Stirpe-Ölingen (B 51) - Bad Nenndorf (A 2) OU Minden (Stadtgrenze-Erbeweg)	133 Minden-Lübbecke I
B 220	OU Kleve-Kellen	111 Kleve
B 237	OU Hückeswagen	98 Oberbergischer Kreis
B 238	Lemgo - Bad Eilsen (B 66-A 2) OU Lemgo (L 712 - B 238 alt)	134 Lippe I
B 239	Lage - Herford/Bad Salzuflen (A 2) Bad Salzuflen (K 4) - Herford (A 2)	134 Lippe I
B 399	N-OU Düren N-OU Düren, 1. BA (Westabschnitt) N-OU Düren, 3. BA (Ostabschnitt)	89 Düren
B 474	AK Dortmund-NW (A 2) - Olfen (B 235) OU Waltrop (AK Dortmund-NW (A 2) - L 609)	120 Recklinghausen I 121 Recklinghausen II
B 508	T-OU Kreuztal (Querspange)	147 Siegen-Wittgenstein

Erhaltung Bundesfernstraßen gesamt – Auswirkungen Nordrhein-Westfalen

Die Mittelbedarfe in der aktuellen Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 für die Bundesfernstraßen wurden auf Basis der Zustandsbewertung ermittelt.

in Mio. €	2026	2027	2028	2029	Summe 2026 - 2029
Defizit Investitionen Erhaltung	865	1.024	1.379	1.861	5.129
davon Bundesautobahnen	100	50	302	569	1.021
davon Bundesstraßen	765	974	1.077	1.292	4.108

Diese Zahlen berücksichtigen noch nicht den zwingend notwendigen Vershub in investiven Mitteln zur Planung und zum Betriebsdienst (siehe Seite 1). Dieser wird nahezu vollständig bei der Erhaltung und hier bei den Fahrbahnsanierungen zu einer entsprechenden Erhöhung der hier genannten Unterfinanzierung führen.

Die prioritäre Brücken- und Tunnelerhaltung im **Bundesautobahnnetz** ist mittelfristig durch die Finanzierung aus dem SVIK gesichert. Für die Fahrbahnerhaltung besteht jedoch eine zunehmende Unterfinanzierung, die dazu führt, dass im Bundesautobahnnetz jährlich eine Strecke von 100 km nicht bedarfsgerecht erhalten werden kann. Hierdurch entsteht ein deutlich steigendes Risiko für verkehrseinschränkende Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen).

Im **Bundesstraßennetz** wirkt sich die Unterfinanzierung aufgrund des bereits derzeit deutlich schlechteren Erhaltungszustandes schneller und massiver aus. Da die Bundesstraßen nicht vom SVIK profitieren, muss die prioritäre Finanzierung der Brücken- und Tunnelbauwerke aus den konventionellen Erhaltungsmitteln finanziert werden. Dies führt zu einem massiven Zurückfahren der Fahrbahnsanierung.

→ Der erhaltungsbedürftige Anteil (schlechte und sehr schlechte Abschnitte) innerhalb weniger Jahre wird in dieser Legislatur von derzeit rund einem Drittel auf mehr als die Hälfte der Fahrbahnen und damit auf eine Streckenlänge von rd. 20.000 km anwachsen. Es ist davon auszugehen, dass in vielen Abschnitten verstärkt mit Geschwindigkeitsbeschränkungen oder stärkeren Einschränkungen gerechnet werden muss.

Erhaltung Bundesstraßen in Nordrhein-Westfalen

Die aktuelle Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 weist für die Bundesstraßen im **Bundesland Nordrhein-Westfalen** für den Zeitraum 2026 – 2029 nachfolgende Mittelbedarfe aus. Dem gegenüber können auf Basis der aktuellen Finanzplanung bis 2029 nur nachfolgende Mittel zur Verfügung gestellt werden:

in Mio. €	2026	2027	2028	2029
Erhaltungsbedarfsprognose	266	288	308	332
Verfügungsrahmen	153	168	179	176
Defizit	113	120	129	156

Somit fehlen in dieser Legislatur in Nordrhein-Westfalen jährlich jeweils mehr als 40 % der für die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen Mittel.

Bedarfsplanprojekte in Rheinland-Pfalz

Für folgende **Bedarfsplanprojekte im Bundesland Rheinland-Pfalz**, für die bereits bestandkräftiges Baurecht vorliegt oder dieses bis 2029 erwartet wird, **können auf Basis der aktuellen Finanzplanung keine Baufreigaben erteilt werden:**

Bundesautobahnen:

Straße	BPI-Vorhaben Teilvorhaben	Wahlkreis
A 1	AS Kelberg - AS Adenau	197 Ahrweiler 201 Bitburg
A 643	AS Mainz/Gonsenheim - AS Mainz/Mombach	204 Mainz

Bundesstraßen:

Straße	BPI-Vorhaben Teilvorhaben	Wahlkreis
B 50	A 1/A 60 – Flughafen "Zolleiche" - KGr. Bernkastel-Wittlich/Rhein-Hunsrück-Kreis	199 Mosel/Rhein-Hunsrück 200 Kreuznach
B 54n	Rennerod - Waldmühlen OU Rennerod	203 Montabaur
B 256n	OU Straßenhaus	196 Neuwied
B 271n	Grünstadt - Bad Dürkheim OU Kallstadt-Ungstein	207 Neustadt – Speyer
B 293	Wörth am Rhein (B 9) - Karlsruhe Wörth am Rhein (B 9) - LGr. RP/BW (nur Teil Rheinland-Pfalz mit 2. Rheinbrücke)	210 Südpfalz

Erhaltung Bundesfernstraßen gesamt – Auswirkungen Rheinland-Pfalz

Die Mittelbedarfe in der aktuellen Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 für die Bundesfernstraßen wurden auf Basis der Zustandsbewertung ermittelt.

in Mio. €	2026	2027	2028	2029	Summe 2026 - 2029
Defizit Investitionen Erhaltung	865	1.024	1.379	1.861	5.129
davon Bundesautobahnen	100	50	302	569	1.021
davon Bundesstraßen	765	974	1.077	1.292	4.108

Diese Zahlen berücksichtigen noch nicht den zwingend notwendigen Vers Schub in investiven Mitteln zur Planung und zum Betriebsdienst (siehe Seite 1). Dieser wird nahezu vollständig bei der Erhaltung und hier bei den Fahrbahnsanierungen zu einer entsprechenden Erhöhung der hier genannten Unterfinanzierung führen.

Die prioritäre Brücken- und Tunnelerhaltung im **Bundesautobahnnetz** ist mittelfristig durch die Finanzierung aus dem SVIK gesichert. Für die Fahrbahnerhaltung besteht jedoch eine zunehmende Unterfinanzierung, die dazu führt, dass im Bundesautobahnnetz jährlich eine Strecke von 100 km nicht bedarfsgerecht erhalten werden kann. Hierdurch entsteht ein deutlich steigendes Risiko für verkehrseinschränkende Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen).

Im **Bundesstraßennetz** wirkt sich die Unterfinanzierung aufgrund des bereits derzeit deutlich schlechteren Erhaltungszustandes schneller und massiver aus. Da die Bundesstraßen nicht vom SVIK

profitieren, muss die prioritäre Finanzierung der Brücken- und Tunnelbauwerke aus den konventionellen Erhaltungsmitteln finanziert werden. Dies führt zu einem massiven Zurückfahren der Fahrbahnsanierung.

→ Der erhaltungsbedürftige Anteil (schlechte und sehr schlechte Abschnitte) innerhalb weniger Jahre wird in dieser Legislatur von derzeit rund einem Drittel auf mehr als die Hälfte der Fahrbahnen und damit auf eine Streckenlänge von rd. 20.000 km anwachsen. Es ist davon auszugehen, dass in vielen Abschnitten verstärkt mit Geschwindigkeitsbeschränkungen oder stärkeren Einschränkungen gerechnet werden muss.

Erhaltung Bundesstraßen in Rheinland-Pfalz

Die aktuelle Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 weist für die Bundesstraßen im **Bundesland Rheinland-Pfalz** für den Zeitraum 2026 – 2029 nachfolgende Mittelbedarfe aus. Dem gegenüber können auf Basis der aktuellen Finanzplanung bis 2029 nur nachfolgende Mittel zur Verfügung gestellt werden:

in Mio. €	2026	2027	2028	2029
Erhaltungsbedarfsprognose	190	208	224	243
Verfügungsrahmen	110	122	130	129
Defizit	80	86	94	114

Somit fehlen in dieser Legislatur in Rheinland-Pfalz jährlich jeweils mehr als 40 % der für die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen Mittel.

Bedarfsplanprojekte in Schleswig-Holstein

Für folgende **Bedarfsplanprojekte im Bundesland Schleswig-Holstein**, für die bereits bestandkräftiges Baurecht vorliegt oder dieses bis 2029 erwartet wird, **können auf Basis der aktuellen Finanzplanung keine Baufreigaben erteilt werden:**

Bundesautobahnen:

Straße	BPI-Vorhaben Teilvorhaben	Wahlkreis
A 20	Wittenborn (B 206) - Weede	8 Segeberg – Stormarn-Mitte
A 20	(Bad Bramstedt) - Wittenborn (B 206)	3 Steinburg – Dithmarschen Süd 7 Pinneberg
A 20	Glückstadt (B 431) - Hohenfelde (A 23)	3 Steinburg – Dithmarschen Süd
A 20	Trog Drochtersen (Süd) - Glückstadt (B 431)	7 Pinneberg 29 Cuxhaven – Stade II
A 21	Klein Barkau - Wellseedamm	5 Kiel 6 Plön – Neumünster
A 25	OU Geesthacht	10 Herzogtum Lauenburg – Stormarn-Süd

Bundesstraßen:

Straße	BPI-Vorhaben Teilvorhaben	Wahlkreis
B 5	Hattstedt - Bredstedt	2 Nordfriesland – Dithmarschen Nord
A 25/B 5	A 25/B 5, OU Geesthacht	10 Herzogtum Lauenburg – Stormarn-Süd

Zusatzhinweis: Für die Fehmarnsundquerung im Zuge der B207 beträgt der Finanzierungsanteil für die Straße aktuell ca. 1 Mrd. € (noch in Prüfung durch BMV). Für die Gesamtmaßnahme Fehmarnbeltquerung, zu der die Fehmarnsundquerung gehört, besteht ein Staatsvertrag mit Dänemark. Der Bau wird als gemeinsame Maßnahme mit der parallel verlaufenden Bahnstrecke durchgeführt (verantwortlich DB InfraGo).

Erhaltung Bundesfernstraßen gesamt – Auswirkungen Schleswig-Holstein

Die Mittelbedarfe in der aktuellen Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 für die Bundesfernstraßen wurden auf Basis der Zustandsbewertung ermittelt.

in Mio. €	2026	2027	2028	2029	Summe 2026 - 2029
Defizit Investitionen Erhaltung	865	1.024	1.379	1.861	5.129
davon Bundesautobahnen	100	50	302	569	1.021
davon Bundesstraßen	765	974	1.077	1.292	4.108

Diese Zahlen berücksichtigen noch nicht den zwingend notwendigen Vers Schub in investiven Mitteln zur Planung und zum Betriebsdienst (siehe Seite 1). Dieser wird nahezu vollständig bei der Erhaltung und hier bei den Fahrbahnsanierungen zu einer entsprechenden Erhöhung der hier genannten Unterfinanzierung führen.

Die prioritäre Brücken- und Tunnelerhaltung im **Bundesautobahnnetz** ist mittelfristig durch die Finanzierung aus dem SVIK gesichert. Für die Fahrbahnerhaltung besteht jedoch eine zunehmende Unterfinanzierung, die dazu führt, dass im Bundesautobahnnetz jährlich eine Strecke von 100 km nicht bedarfsgerecht erhalten werden kann. Hierdurch entsteht ein deutlich steigendes Risiko für verkehrseinschränkende Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen).

Im **Bundesstraßennetz** wirkt sich die Unterfinanzierung aufgrund des bereits derzeit deutlich schlechteren Erhaltungszustandes schneller und massiver aus. Da die Bundesstraßen nicht vom SVIK profitieren, muss die prioritäre Finanzierung der Brücken- und Tunnelbauwerke aus den konventionellen Erhaltungsmitteln finanziert werden. Dies führt zu einem massiven Zurückfahren der Fahrbahnsanierung.

→ Der erhaltungsbedürftige Anteil (schlechte und sehr schlechte Abschnitte) innerhalb weniger Jahre wird in dieser Legislatur von derzeit rund einem Drittel auf mehr als die Hälfte der Fahrbahnen und damit auf eine Streckenlänge von rd. 20.000 km anwachsen. Es ist davon auszugehen, dass in vielen Abschnitten verstärkt mit Geschwindigkeitsbeschränkungen oder stärkeren Einschränkungen gerechnet werden muss.

Erhaltung Bundesstraßen in Schleswig-Holstein

Die aktuelle Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 weist für die Bundesstraßen im **Bundesland Schleswig-Holstein** für den Zeitraum 2026 – 2029 nachfolgende Mittelbedarfe aus. Dem gegenüber können auf Basis der aktuellen Finanzplanung bis 2029 nur nachfolgende Mittel zur Verfügung gestellt werden:

in Mio. €	2026	2027	2028	2029
Erhaltungsbedarfsprognose	84	92	99	108
Verfügungsrahmen	69	54	58	57
Defizit	20	38	41	51

Somit fehlen in dieser Legislatur in Schleswig-Holstein jährlich jeweils von 25 bis zu mehr als 40 % der für die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen Mittel.

Bedarfsplanprojekte im Saarland

Für folgendes **Bedarfsplanprojekt im Saarland**, für das bestandkräftiges Baurecht bis 2029 erwartet wird, **kann auf Basis der aktuellen Finanzplanung keine Baufreigabe erteilt werden:**

Bundesstraßen:

Straße	BPI-Vorhaben Teilvorhaben	Wahlkreis
B 423	OU Schwarzenbach und OU Schwarzenacker	299 Homburg

Erhaltung Bundesfernstraßen gesamt – Auswirkungen Saarland

Die Mittelbedarfe in der aktuellen Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 für die Bundesfernstraßen wurden auf Basis der Zustandsbewertung ermittelt.

in Mio. €	2026	2027	2028	2029	Summe 2026 - 2029
Defizit Investitionen Erhaltung	865	1.024	1.379	1.861	5.129
davon Bundesautobahnen	100	50	302	569	1.021
davon Bundesstraßen	765	974	1.077	1.292	4.108

Diese Zahlen berücksichtigen noch nicht den zwingend notwendigen Vers Schub in investiven Mitteln zur Planung und zum Betriebsdienst (siehe Seite 1). Dieser wird nahezu vollständig bei der Erhaltung und hier bei den Fahrbahnsanierungen zu einer entsprechenden Erhöhung der hier genannten Unterfinanzierung führen.

Die prioritäre Brücken- und Tunnelerhaltung im **Bundesautobahnnetz** ist mittelfristig durch die Finanzierung aus dem SVIK gesichert. Für die Fahrbahnerhaltung besteht jedoch eine zunehmende Unterfinanzierung, die dazu führt, dass im Bundesautobahnnetz jährlich eine Strecke von 100 km nicht bedarfsgerecht erhalten werden kann. Hierdurch entsteht ein deutlich steigendes Risiko für verkehrseinschränkende Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen).

Im **Bundesstraßennetz** wirkt sich die Unterfinanzierung aufgrund des bereits derzeit deutlich schlechteren Erhaltungszustandes schneller und massiver aus. Da die Bundesstraßen nicht vom SVIK profitieren, muss die prioritäre Finanzierung der Brücken- und Tunnelbauwerke aus den konventionellen Erhaltungsmitteln finanziert werden. Dies führt zu einem massiven Zurückfahren der Fahrbahnsanierung.

→ Der erhaltungsbedürftige Anteil (schlechte und sehr schlechte Abschnitte) innerhalb weniger Jahre wird in dieser Legislatur von derzeit rund einem Drittel auf mehr als die Hälfte der Fahrbahnen und damit auf eine Streckenlänge von rd. 20.000 km anwachsen. Es ist davon auszugehen, dass in vielen Abschnitten verstärkt mit Geschwindigkeitsbeschränkungen oder stärkeren Einschränkungen gerechnet werden muss.

Erhaltung Bundesstraßen im Saarland

Die aktuelle Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 weist für die Bundesstraßen im **Saarland** für den Zeitraum 2026 – 2029 nachfolgende Mittelbedarfe aus. Dem gegenüber können auf Basis der aktuellen Finanzplanung bis 2029 nur nachfolgende Mittel zur Verfügung gestellt werden:

in Mio. €	2026	2027	2028	2029
Erhaltungsbedarfsprognose	23	26	28	31
Verfügungsrahmen	11	15	16	16
<i>Defizit</i>	<i>12</i>	<i>11</i>	<i>12</i>	<i>15</i>

Somit fehlen in dieser Legislatur im Saarland jährlich jeweils mehr als 40 % der für die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen Mittel.

Bedarfsplanprojekte in Sachsen

Für folgende **Bedarfsplanprojekte im Bundesland Sachsen**, für die bereits bestandkräftiges Bau-recht vorliegt oder dieses bis 2029 erwartet wird, **können auf Basis der aktuellen Finanzplanung keine Baufreigaben erteilt werden:**

Bundesstraßen:

Straße	BPI-Vorhaben Teilvorhaben	Wahlkreis
B 7	Verlegung n Frohburg	153 Leipzig-Land
B 98	Riesa - A 13 OU Schönfeld	154 Meißen
B 107	Reitzenhain - A 4, AS Chemnitz-Ost Südverbund Chemnitz - Ebersdorf	161 Chemnitz 163 Erzgebirgskreis I
B 156	OU Malschwitz/Niedergurig	156 Bautzen I
B 169	Salbitz - B 6, 3. BA	150 Nordsachsen
B 173	OU Flöha, 2.BA	160 Mittelsachsen
B 178	Nostitz - A 4 Nostitz (S 112) - A 4 (BA 1.1)	155 Bautzen I 156 Görlitz
B 181	Neu-/Ausbau w Leipzig	150 Nordsachsen 151 Leipzig I 153 Leipzig-Land

Erhaltung Bundesfernstraßen gesamt – Auswirkungen Sachsen

Die Mittelbedarfe in der aktuellen Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 für die Bundesfernstraßen wurden auf Basis der Zustandsbewertung ermittelt.

in Mio. €	2026	2027	2028	2029	Summe 2026 - 2029
Defizit Investitionen Erhaltung	865	1.024	1.379	1.861	5.129
davon Bundesautobahnen	100	50	302	569	1.021
davon Bundesstraßen	765	974	1.077	1.292	4.108

Diese Zahlen berücksichtigen noch nicht den zwingend notwendigen Verschub in investiven Mitteln zur Planung und zum Betriebsdienst (siehe Seite 1). Dieser wird nahezu vollständig bei der Erhaltung und hier bei den Fahrbahnsanierungen zu einer entsprechenden Erhöhung der hier genannten Unterfinanzierung führen.

Die prioritäre Brücken- und Tunnelerhaltung im **Bundesautobahnnetz** ist mittelfristig durch die Finanzierung aus dem SVIK gesichert. Für die Fahrbahnerhaltung besteht jedoch eine zunehmende Unterfinanzierung, die dazu führt, dass im Bundesautobahnnetz jährlich eine Strecke von 100 km nicht bedarfsgerecht erhalten werden kann. Hierdurch entsteht ein deutlich steigendes Risiko für verkehrseinschränkende Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen).

Im **Bundesstraßennetz** wirkt sich die Unterfinanzierung aufgrund des bereits derzeit deutlich schlechteren Erhaltungszustandes schneller und massiver aus. Da die Bundesstraßen nicht vom SVIK profitieren, muss die prioritäre Finanzierung der Brücken- und Tunnelbauwerke aus den konventionellen Erhaltungsmitteln finanziert werden. Dies führt zu einem massiven Zurückfahren der Fahrbahnsanierung.

→ Der erhaltungsbedürftige Anteil (schlechte und sehr schlechte Abschnitte) innerhalb weniger Jahre wird in dieser Legislatur von derzeit rund einem Drittel auf mehr als die Hälfte der Fahrbahnen und

damit auf eine Streckenlänge von rd. 20.000 km anwachsen. Es ist davon auszugehen, dass in vielen Abschnitten verstärkt mit Geschwindigkeitsbeschränkungen oder stärkeren Einschränkungen gerechnet werden muss.

Erhaltung Bundesstraßen in Sachsen

Die aktuelle Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 weist für die Bundesstraßen im **Bundesland Sachsen** für den Zeitraum 2026 – 2029 nachfolgende Mittelbedarfe aus. Dem gegenüber können auf Basis der aktuellen Finanzplanung bis 2029 nur nachfolgende Mittel zur Verfügung gestellt werden:

in Mio. €	2026	2027	2028	2029
Erhaltungsbedarfsprognose	105	115	125	136
Verfügungsrahmen	64	67	72	72
Defizit	41	48	53	64

Somit fehlen in dieser Legislatur in Sachsen jährlich jeweils in der Regel mehr als 40 % der für die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen Mittel.

Bedarfsplanprojekte in Sachsen-Anhalt

Für folgende **Bedarfsplanprojekte im Bundesland Sachsen-Anhalt**, für die bereits bestandkräftiges Baurecht vorliegt oder dieses bis 2029 erwartet wird, **können auf Basis der aktuellen Finanzplanung keine Baufreigaben erteilt werden:**

Bundesstraßen:

Straße	BPI-Vorhaben Teilvorhaben	Wahlkreis
B 2	O-OU Wittenberg OU Wittenberg/O	70 Anhalt – Dessau – Wittenberg
B 6	AS Großkugel (A 9) - Halle/Bruckdorf OU Bruckdorf	71 Halle 72 Burgenland – Saalekreis
B 188	OU Miesterhorst	66 Altmark – Jerichower Land

Erhaltung Bundesfernstraßen gesamt – Auswirkungen Sachsen-Anhalt

Die Mittelbedarfe in der aktuellen Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 für die Bundesfernstraßen wurden auf Basis der Zustandsbewertung ermittelt.

in Mio. €	2026	2027	2028	2029	Summe 2026 - 2029
Defizit Investitionen Erhaltung	865	1.024	1.379	1.861	5.129
davon Bundesautobahnen	100	50	302	569	1.021
davon Bundesstraßen	765	974	1.077	1.292	4.108

Diese Zahlen berücksichtigen noch nicht den zwingend notwendigen Verschieb in investiven Mitteln zur Planung und zum Betriebsdienst (siehe Seite 1). Dieser wird nahezu vollständig bei der Erhaltung und hier bei den Fahrbahnsanierungen zu einer entsprechenden Erhöhung der hier genannten Unterfinanzierung führen.

Die prioritäre Brücken- und Tunnelerhaltung im **Bundesautobahnnetz** ist mittelfristig durch die Finanzierung aus dem SVIK gesichert. Für die Fahrbahnerhaltung besteht jedoch eine zunehmende Unterfinanzierung, die dazu führt, dass im Bundesautobahnnetz jährlich eine Strecke von 100 km nicht bedarfsgerecht erhalten werden kann. Hierdurch entsteht ein deutlich steigendes Risiko für verkehrseinschränkende Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen).

Im **Bundesstraßennetz** wirkt sich die Unterfinanzierung aufgrund des bereits derzeit deutlich schlechteren Erhaltungszustandes schneller und massiver aus. Da die Bundesstraßen nicht vom SVIK profitieren, muss die prioritäre Finanzierung der Brücken- und Tunnelbauwerke aus den konventionellen Erhaltungsmitteln finanziert werden. Dies führt zu einem massiven Zurückfahren der Fahrbahnsanierung.

→ Der erhaltungsbedürftige Anteil (schlechte und sehr schlechte Abschnitte) innerhalb weniger Jahre wird in dieser Legislatur von derzeit rund einem Drittel auf mehr als die Hälfte der Fahrbahnen und damit auf eine Streckenlänge von rd. 20.000 km anwachsen. Es ist davon auszugehen, dass in vielen Abschnitten verstärkt mit Geschwindigkeitsbeschränkungen oder stärkeren Einschränkungen gerechnet werden muss.

Erhaltung Bundesstraßen in Sachsen-Anhalt

Die aktuelle Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 weist für die Bundesstraßen im **Bundesland Sachsen-Anhalt** für den Zeitraum 2026 – 2029 nachfolgende Mittelbedarfe aus. Dem gegenüber können auf Basis der aktuellen Finanzplanung bis 2029 nur nachfolgende Mittel zur Verfügung gestellt werden:

in Mio. €	2026	2027	2028	2029
Erhaltungsbedarfsprognose	90	100	109	120
Verfügungsrahmen	65	58	63	64
Defizit	25	42	46	56

* inkl. Sonderzuweisung B 189 Ersatzneubau Elbebrücke Wittenberge

Somit fehlen in dieser Legislatur in Sachsen-Anhalt jährlich jeweils in der Regel mehr als 40 % der für die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen Mittel.

Bedarfsplanprojekte in Thüringen

Für folgende **Bedarfsplanprojekte im Bundesland Thüringen**, für die bereits bestandkräftiges Bau-recht vorliegt oder dieses bis 2029 erwartet wird, **können auf Basis der aktuellen Finanzplanung keine Baufreigaben erteilt werden:**

Bundesstraßen:

Straße	BPI-Vorhaben Teilvorhaben	Wahlkreis
B 4	Sundhäuser Berge	188 Eichsfeld – Nordhausen – Kyff-häuserkreis
B 4	Andislebener Kreuz - Abzweig B 249 OU Greußen	188 Eichsfeld – Nordhausen – Kyff-häuserkreis
B 7	Frohburg (A 72) - Zeitz (A 9) Altenburg - LGr. TH/SN	193 Gera – Greiz – Altenburger Land
B 175	OU Burkersdorf	193 Gera – Greiz – Altenburger Land
B 175	OU Frießnitz	193 Gera – Greiz – Altenburger Land
B 175	OU Großebersdorf	193 Gera – Greiz – Altenburger Land
B 247	Ferna – Teistungen	188 Eichsfeld – Nordhausen – Kyff-häuserkreis

Erhaltung Bundesfernstraßen gesamt – Auswirkungen Thüringen

Die Mittelbedarfe in der aktuellen Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 für die Bundesfernstraßen wurden auf Basis der Zustandsbewertung ermittelt.

in Mio. €	2026	2027	2028	2029	Summe 2026 - 2029
Defizit Investitionen Erhaltung	865	1.024	1.379	1.861	5.129
davon Bundesautobahnen	100	50	302	569	1.021
davon Bundesstraßen	765	974	1.077	1.292	4.108

Diese Zahlen berücksichtigen noch nicht den zwingend notwendigen Vers Schub in investiven Mitteln zur Planung und zum Betriebsdienst (siehe Seite 1). Dieser wird nahezu vollständig bei der Erhaltung und hier bei den Fahrbahnsanierungen zu einer entsprechenden Erhöhung der hier genannten Unterfinanzierung führen.

Die prioritäre Brücken- und Tunnelerhaltung im **Bundesautobahnnetz** ist mittelfristig durch die Finanzierung aus dem SVIK gesichert. Für die Fahrbahnerhaltung besteht jedoch eine zunehmende Unterfinanzierung, die dazu führt, dass im Bundesautobahnnetz jährlich eine Strecke von 100 km nicht bedarfsgerecht erhalten werden kann. Hierdurch entsteht ein deutlich steigendes Risiko für verkehrseinschränkende Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen).

Im **Bundesstraßennetz** wirkt sich die Unterfinanzierung aufgrund des bereits derzeit deutlich schlechteren Erhaltungszustandes schneller und massiver aus. Da die Bundesstraßen nicht vom SVIK profitieren, muss die prioritäre Finanzierung der Brücken- und Tunnelbauwerke aus den konventionellen Erhaltungsmitteln finanziert werden. Dies führt zu einem massiven Zurückfahren der Fahrbahnsanierung.

→ Der erhaltungsbedürftige Anteil (schlechte und sehr schlechte Abschnitte) innerhalb weniger Jahre wird in dieser Legislatur von derzeit rund einem Drittel auf mehr als die Hälfte der Fahrbahnen und damit auf eine Streckenlänge von rd. 20.000 km anwachsen. Es ist davon auszugehen, dass in vielen Abschnitten verstärkt mit Geschwindigkeitsbeschränkungen oder stärkeren Einschränkungen gerechnet werden muss.

Erhaltung Bundesstraßen in Thüringen

Die aktuelle Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 weist für die Bundesstraßen im **Bundesland Thüringen** für den Zeitraum 2026 – 2029 nachfolgende Mittelbedarfe aus. Dem gegenüber können auf Basis der aktuellen Finanzplanung bis 2029 nur nachfolgende Mittel zur Verfügung gestellt werden:

in Mio. €	2026	2027	2028	2029
Erhaltungsbedarfsprognose	57	62	67	72
Verfügungsrahmen	35	36	39	38
Defizit	22	26	28	34

Somit fehlen in dieser Legislatur in Thüringen jährlich jeweils in der Regel mehr als 40 % der für die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen Mittel.