

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 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 Markt - 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) - Markt (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 Weismichl	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
<i>davon Bundesautobahnen</i>	100	50	302	569	1.021
<i>davon Bundesstraßen</i>	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 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.