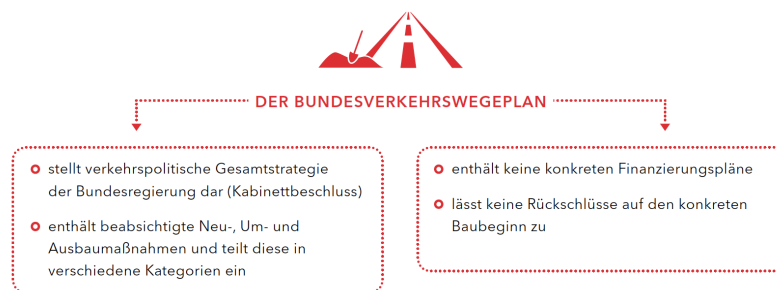


FRAGEN & ANTWORTEN ZUM BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN:

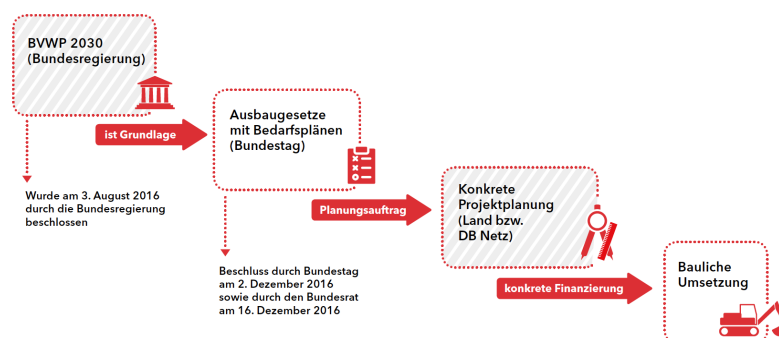
(Mai 2017)

### WAS REGELT DER BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN (BVWP)?

Bau und Erhaltung von großen, bundesweit bedeutsamen Infrastrukturmaßnahmen (Straße, Schiene, Wasser) fallen in die Zuständigkeit des Bundes. Im BVWP stehen alle Projekte, für die die Bundesregierung einen Bedarf erkennt.



### VOM BVWP BIS ZUR BAUSTELLE - WIE SIND DIE KONKRETEN SCHRITTE?



Aus den Ausbaugesetzen erfolgt für die vordringlichen Projekte ein direkter Planungsauftrag an die Länder (Straßenprojekte) bzw. an die DB Netz AG (Schieneprojekte)

## WIE VIELE HESSISCHE STRASSENPROJEKTE SIND IM BEDARFSPLAN ENTHALTEN?

### Straße (Bundesstraßen und Autobahnen)

Kategorie	Anzahl	Planungsauftrag
Fest disponiert (FD)	13	Laufende Projekte. Planung/Bau werden fortgesetzt.
Vordringlich (VB-E/VB)	79 (21/58)	Uneingeschränkter Planungsauftrag
Weiterer Bedarf (WB*/WB)	63 (18/45)	WB* mit Planungsrecht/WB ohne Planungsrecht

## WELCHE SCHIENENPROJEKTE SIND GEPLANT?

### Schiene/Entwurf Ausbaugesetz

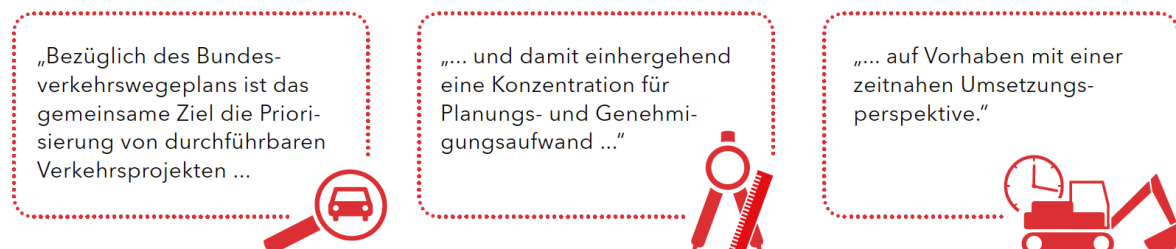
Kategorie	Anzahl	Planungsauftrag
Vordringlich (VB-E/VB)	3 (1/2)	Uneingeschränkter Planungsauftrag
Potenzieller Bedarf	2	Noch nicht bewertete Projekte
Weiterer Bedarf (WB*/WB)	—	WB* mit Planungsrecht/WB ohne Planungsrecht

Im Vordringlichen Bedarf: ABS / NBS Hanau - Würzburg / Fulda - Erfurt, Korridor Mittelrhein Zielnetz I (u. a. NBS Frankfurt - Mannheim), ABS Paderborn - Halle. Im Potenziellen Bedarf: Mittelrhein Zielnetz II und Knoten Frankfurt (inkl. Nordmainische S-Bahn).

Bei positivem Bewertungsergebnis steigen die Projekte des Potenziellen Bedarfs in den Vordringlichen Bedarf auf. Dafür ist ein gesondertes Budget vorhanden.

## WIE WERDEN DIE HESSISCHEN PROJEKTE MIT PLANUNGSRECHT BEARBEITET?

Im Koalitionsvertrag ist folgendes Vorgehen vereinbart:



Ab 1.1. 2021 geht die Verantwortung für Planung und Bau von Autobahnen von den Ländern auf die Bundesinfrastrukturgesellschaft über

## WELCHE MÖGLICHKEITEN BESTEHEN, EXTERNE PLANER ZU BEAUFTRAGEN?

Ab 2017 wird ein Maßnahmenpaket mit einem Gesamtvolumen (Baukosten) von 1,09 Mrd. Euro an die DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) vergeben werden. Knapp die Hälfte davon fließt in Erhaltungsmaßnahmen.

**530 Mio. Euro**  
Erhaltung



**560 Mio. Euro**  
Um- und Ausbau

Das damit vergebene Planungsvolumen liegt bei 112 Mio. Euro.

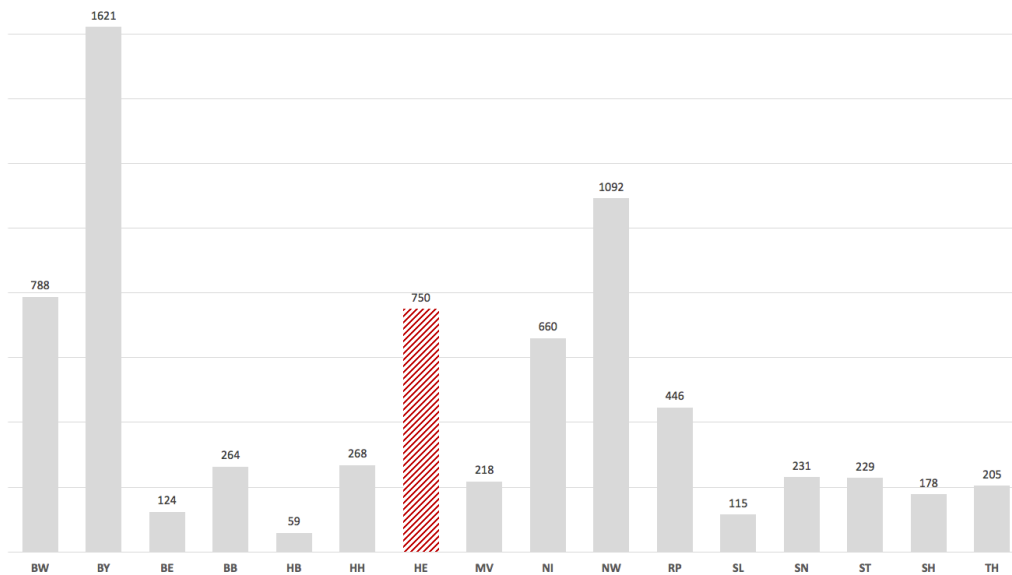
## WIE HABEN SICH DIE PERSONALKAPAZITÄTEN - INSBESONDERE DER INGENIEURE - BEI HESSEN MOBIL ENTWICKELT?

Der im Jahr 2010 begonnene Stellenabbau bei den Ingenieuren wurde gestoppt. 2015 wurden erstmals wieder alle ausgeschiedenen Ingenieure 1:1 ersetzt. Mit dem Haushalt 2016 wurden 25 neue Stellen für die Planung geschaffen, mit dem aktuellen Haushalt 2017 weitere 10 neue Stellen für die Planung. Allerdings: Aufgrund der bundesweit hohen Nachfrage nach Planern und Ingenieuren ist es eine große Herausforderung, alle offenen Stellen zu besetzen.

## WIE VIEL GELD IST IN DEN VERGANGENEN JAHREN IN HESSISCHE AUTOBAHNEN UND BUNDESSTRASSEN INVESTIERT WORDEN?

Für Erhalt, Neu- und Ausbau sowie den Betrieb der hessischen Autobahnen und Bundesstraßen sind im vergangenen Jahr rund 750 Millionen Euro an Bundesmitteln ausgegeben worden. Damit liegt Hessen auf Platz 4, gleich hinter den deutlich größeren Bundesländern Bayern, Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg, aber beispielsweise vor dem deutlich größeren Land Niedersachsen. Mit anderen Worten: Noch nie ist so viel Geld in die hessischen Bundesstraßen und Autobahnen geflossen wie in den vergangenen beiden Jahren. Und der mit Abstand größte Anteil davon ist in Sanierung und Erhalt der bestehenden Infrastruktur geflossen.

## Ausgaben für Bundesfernstraßen in 2016 (in Mio. Euro)



### WOHIN GENAU IST DAS GELD INVESTIERT WORDEN?

In Erhaltungsmaßnahmen an Bundesstraßen und Autobahnen in Hessen wurden im letzten Jahr insgesamt 382 Mio. Euro investiert. Auch dies ist die viertgrößte Summe bundesweit. Im Bereich der Bedarfsplaninvestitionen (221 Mio. Euro) floss der größte Anteil (146 Mio. Euro) in den Weiterbau der A 44. Investiert wurden zudem 20,4 Mio. Euro in Um- und Ausbaumaßnahmen, 1 Mio. Euro in nachholenden Lärmschutz, knapp 6 Mio. Euro in Tank- und Rastanlagen, nahezu 10 Mio. Euro in Verkehrsbeeinflussungsmaßnahmen, 7,1 Mio. Euro in Radwege, 8,5 Mio. Euro in Fahrzeuge und Geräte sowie 4,2 Mio. Euro in Hochbaumaßnahmen. Insgesamt summieren sich diese sogenannten anderen Investitionen auf 57 Mio. Euro. Die so genannten Nichtinvestitionen (91 Mio. Euro) fließen zum überwiegenden Teil in den Betriebsdienst von Bundesstraßen und Autobahnen.

### WIE HAT SICH DER ERHALTUNGSANTEIL IN DEN VERGANGENEN JAHREN ENTWICKELT?

Der Anteil der Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen ist erfreulicherweise enorm gestiegen. Mit 382 Mio. Euro waren alleine die Sanierungsaufwendungen im Jahr 2016 fast doppelt so hoch wie die Gesamtausgaben von 1999 (197,7 Mio. Euro). Diese Maßnahmen müssen jedoch unter Verkehr abgewickelt werden, was im ohnehin schon hochbelasteten hessischen Netz - insbesondere im Rhein-Main-Gebiet - zu Problemen führt. Es ist daher immer abzuwägen, wie die Maßnahmen im Interesse des Verkehrsflusses zeitlich angeordnet werden, auch wenn dies bedeuten kann, dass Teile von Maßnahmen (und damit auch deren Abrechnung) ins folgende Haushaltsjahr verschoben werden.