

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel, Eva Viehoff, Volker Bajus und Dragos Pancescu (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Aktueller Stand zu Autobahnen in Niedersachsen (Teil 1): Allgemeiner Stand

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel, Eva Viehoff, Volker Bajus und Dragos Pancescu (GRÜNE), eingegangen am 29.07.2021 - Drs. 18/9746
an die Staatskanzlei übersandt am 02.08.2021

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 02.09.2021

Vorbemerkung der Abgeordneten

Die Bundesregierung hat den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) am 03.08.2016 beschlossen. Auf dessen Grundlage hat der Bund den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen auch auf niedersächsischem Gebiet aufgestellt. Dieser ist als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz mit einigen Änderungen am 02.12.2016 vom Bundestag beschlossen worden. Das Gesetz ist am 31.12.2016 in Kraft getreten. Mit dem Bedarfsplan hat der Bund den verkehrlichen Bedarf festgestellt und gesetzlich vorgegeben, welche größeren Bundesfernstraßenmaßnahmen auch in Niedersachsen im Zeitraum von 2016 bis 2030 geplant und realisiert werden sollen. Dieses sind die Maßnahmen, die im Bedarfsplan in den „vordringlichen Bedarf“ und in den weiteren Bedarf mit „Planungsrecht“ eingestuft sind. Die niedersächsischen Projekte sind in einer Liste des niedersächsischen Verkehrsministeriums (MW) mit Stand 03.03.2017 veröffentlicht worden. Zu den Maßnahmen im vordringlichen Bedarf gehören auch das Autobahnprojekt A 20, das Autobahnprojekt A 39 sowie der Neubau der Autobahn A 33 Nord.

Die Hochstufung insbesondere für die Projekte A 20 und A 39 in den vordringlichen Bedarf erfolgte im Rahmen der Neuaufstellung des BVWP 2030. Begründet wurde die Hochstufung u. a. mit dem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der Projekte. Die Berechnung der Gesamtkosten für die Autobahnprojekte basiert allerdings auf einer Datenlage aus dem Jahr 2012. Kritiker monieren darüber hinausgehend, dass das NKV auf einer Methodik basiert, die Klima- und Umweltbeeinträchtigungen nicht ausreichend in die Berechnung mit einbeziehe und relative Reisezeitgewinne zu hoch gewichte. Es ist davon auszugehen, dass die Kostenschätzungen für die Autobahnprojekte gegenüber dem Jahr 2012 überschritten werden. Diese Kostensteigerungen sind bislang bei den Autobahnprojekten nicht berücksichtigt worden. So hatte u. a. der Bundesrechnungshof in Bezug auf den BVWP 2030 kritisiert, dass keine belastbaren Datengrundlagen für die Ermittlung der tatsächlichen Investitionskosten vorhanden seien (u. a. *Heilbronner Stimme* 20.07.2016, BRH-Bericht 23.03.2016).

Aus den im BVWP 2030 beschlossenen Verkehrsprojekten stellt das Bundesverkehrsministerium sogenannte Fünfjahrespläne auf. In diesen Investitionsrahmenplänen (IRP) werden Investitionsschwerpunkte für den Aus- und Neubau festgelegt. Darüber hinaus ist das Bundesverkehrsministerium verpflichtet, im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung alle fünf Jahre zu prüfen, ob die Bedarfspläne an die Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung angepasst werden müssen. Dabei ist bislang nicht vorgesehen, dass auch Klimaschutzaspekte in die Bedarfsplanüberprüfung als Kriterium aufzunehmen sind.

Seit dem 01.01.2021 hat der Bund von den Ländern Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung und Verwaltung der Bundesautobahnen im Rahmen der neuen Autobahn GmbH übernommen.

Vorbemerkung der Landesregierung

1. Autobahn GmbH des Bundes

Nach Gründung der Autobahn GmbH des Bundes (AdB) am 13. September 2018 hat diese zum 1. Januar 2021 neben dem Bau, Betrieb, Erhalt und der Finanzierung auch die Planung der notwendigen Autobahnaufgaben in Niedersachsen übernommen. Auch die Neubauprojekte A 20, A 26, A 33 Nord bei Osnabrück sowie A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg werden seitdem von der AdB geplant.

Mit der Übernahme der Aufgaben durch die AdB sind rund 900 Beschäftigte der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr inklusive ihres Fach- und Projektwissens und der dazugehörigen Aktenbestände zum Bund gewechselt.

Alle projektspezifischen Fragen zu Autobahnvorhaben können deshalb seit dem 1. Januar 2021 nur von der AdB bzw. von der Bundesregierung vollständig beantwortet werden.

Gleichwohl wird sich das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung auch zukünftig beim Bund dafür einsetzen, dass die begonnenen Projekte in Niedersachsen konsequent fortgeführt werden. Autobahnvorhaben wie die A 20 sind wichtig für Niedersachsen und tragen dazu bei, den Logistik- und Wirtschaftsstandort Niedersachsen leistungsfähiger und attraktiver zu machen. Mobilität ist ein wichtiger Beitrag zur Daseinsvorsorge. Die Lebensqualität hängt in einem entscheidenden Maße von den gegebenen Möglichkeiten der Mobilität ab, sodass eine ausgebaute Verkehrsinfrastruktur - auch unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklungen - unverzichtbar ist. Nicht alles und nicht überall kann der Verkehr über die Schiene abgewickelt werden. Deshalb liegt eine zügige Umsetzung dieser wichtigen Autobahnprojekte im Interesse des Landes Niedersachsen.

2. Gesetzlich festgelegter Planungs- und Baubedarf (Bundesverkehrswege- und Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen)

Die Planung, der Bau und die Unterhaltung der Bundesfernstraßen erfolgen nach den Bestimmungen des Grundgesetzes durch die Länder in der Auftragsverwaltung für den Bund. Die Bundesregierung ermittelt für die Verkehrswege des Bundes die längerfristig erforderliche Entwicklung der Infrastruktur und stellt die vorgesehenen Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) dar. Der BVWP ist die Grundlage für die Entwürfe der Bedarfsplangesetze, mit denen der Gesetzgeber den Bedarf für neue oder auszubauende Verkehrswege festlegt.

Der aktuelle BVWP wurde von der Bundesregierung für den Zeitraum bis 2030 beschlossen. Am 2. Dezember 2016 wurde das sechste Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) verabschiedet. Anlage zum Gesetz ist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Es gilt damit als gesetzlich festgelegt, welche Verkehrsprojekte mit welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen.

Die Verkehrswegeplanung auf Bundesebene einschließlich des Bedarfsplanes wurde nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) einer Strategischen Umweltprüfung unterzogen. In diese Prüfung einbezogen war neben vielen anderen Schutzgütern u. a. auch die Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen. Die Landesregierung hatte ihre Stellungnahme nach § 14 h UVPG durch das Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz am 2. Mai 2016 an den Bund übermittelt.

Wie bei allen bisherigen Bundesverkehrswegeplänen bildete auch beim BVWP 2030 eine als Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) durchgeführte gesamtwirtschaftliche Bewertung den Kern des Bewertungsverfahrens. Dazu hatte der Bund das „Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030“ durch Fachgutachter und sachverständige Institutionen erarbeiten und die Projekte für den BVWP-Straße danach bewerten lassen. Bei der NKA wurden u. a. Prognosen zum erwarteten Verkehrsaufkommen, Umwelt- und Lärmwirkungen, die Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeits- und Reisezeiteffekte berücksichtigt. In weiteren Modulen wurden umwelt- und naturschutzfachliche, städtebauliche sowie raumordnerische Beurteilungen von Projekten, so auch für die A 20, durchgeführt. In der Gesamtschau aller Untersuchungsteile wurden die Projekte schließlich in Dringlichkeitskategorien eingeordnet:

1. Laufende und fest disponierte Vorhaben (FD),

2. Vordringlicher Bedarf (VB)/Vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung (VB-E),
3. Weiterer Bedarf (WB)/Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*).

Detaillierte Projektinformationen hat der Bund im Projektinformationssystem (PRINS) zum BVWP 2030 veröffentlicht. Diese sind unter dem folgenden Link abrufbar: <https://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-prins-einsehen.html>.

3. Bedarfsplanüberprüfung

Gemäß § 4 FStrAbG prüft das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nach Ablauf von jeweils fünf Jahren, ob der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen der Verkehrsentwicklung anzupassen ist.

Bei diesem Vorgang wird der Bedarfsplan in seiner Gesamtheit vom BMVI überprüft. Dazu wird in einem ersten Schritt die Gesamtentwicklung des Verkehrs in Deutschland ermittelt. Dann werden die Auswirkungen der Verkehrsentwicklung auf das Bundesfernstraßennetz und auf die Fernstraßenprojekte untersucht (Entwicklung der Nutzen und Kosten der Projekte in ihrer Gesamtheit). Das BMVI beauftragt hierfür Gutachter.

Einzelmaßnahmen werden im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) nicht untersucht. Ausnahmen sind hier lediglich bundesweit 15 Fernstraßenprojekte, die im BVWP 2030 aufgelistet sind. Für alle niedersächsischen Autobahnneubauprojekte ist keine Überprüfung vorgesehen. Grundlage für die BPÜ wird eine vom Bund neu zu erstellende Verkehrsprognose für das Jahr 2035 sein.

Gemäß Angaben des BMVI hat der Bund die für die BPÜ notwendigen Vorbereitungen im Jahr 2018 eingeleitet. Die Überprüfung soll nach Angaben des BMVI voraussichtlich bis Ende 2023 abgeschlossen werden. Anschließend werden die Ergebnisse der Untersuchungen dem Deutschen Bundestag vorgelegt.

Mit der BPÜ selbst ist keine Änderung der Dringlichkeitseinstufungen der Bundesfernstraßenprojekte verbunden. Es werden auch keine darin enthaltenen Projekte herausgenommen oder neue Projekte eingestellt. Dies kann nur nachfolgend im Rahmen einer Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes erfolgen.

1. **In welcher Weise tauscht sich die Landesregierung mit ihren Straßenbaubehörden für die weiteren Planungen und Umsetzungen der geplanten Autobahnprojekte in Niedersachsen mit dem Bund bzw. der Autobahn GmbH aus, und wie konkret gestaltet sich die weitere Zusammenarbeit?**

Bei der Planung und Umsetzung der geplanten Autobahnprojekte werden die Straßenbaubehörden des Landes vom Bund als Träger öffentlicher Belange beteiligt.

Ab Anfang 2021 erbringt das Land Niedersachsen in einer Übergangsphase auf Basis geschlossener Kooperationen für die Autobahn GmbH Leistungen für die Bereiche IT, Allgemeine Kooperationsbereiche, Betriebsdienst und Winterdienst und erhält dafür eine Kostenerstattung.

Für die bis Ende 2020 eingeleiteten Planfeststellungsverfahren ist aufgrund einer gesetzlichen Regelung auch nach dem 1. Januar 2021 die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) die zuständige Planfeststellungsbehörde. Die Zusammenarbeit mit dem Vorhabensträger „Die Autobahn GmbH des Bundes“ erfolgt in dem üblichen Rahmen von Planfeststellungsbehörde und Antragsteller.

2. **Ist der Landesregierung bekannt, ob und, wenn ja, wann die verpflichtend vorgesehenen Bedarfsplanüberprüfungen für die drei Autobahnprojekte A 20, A 39 und A 33 Nord durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) begonnen haben und wann sie jeweils abgeschlossen sein werden (bitte für die drei Projekte differenziert darstellen)?**

Auf die Nummer 3 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

3. **Inwiefern setzt sich die Landesregierung dafür ein, dass bei der Bedarfsplanüberprüfung auch die aktuellen Kostenentwicklungen sowie Baupreissteigerungen und verschiedene Risiken berücksichtigt werden und die Parameter der Nutzen-Kosten-Analyse entsprechend angepasst werden? Wenn nein, warum nicht?**

Auf die Nummer 3 der Vorbemerkungen wird verwiesen. Darüber hinaus ist anzuführen, dass das Land keine Kenntnis über aktuelle Kostenentwicklungen bzw. Risiken bei Autobahnprojekten hat, da es diese nicht mehr plant, und somit entsprechende Daten auch nicht in das Verfahren einbringen könnte.

4. **Sieht die Landesregierung die Notwendigkeit, dass im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung für die geplanten Autobahnprojekte in Niedersachsen auch die Gewichtung der Klimaschutzkriterien zu verändern ist? Wenn ja, inwiefern und auf welche Art und Weise plant sie, sich beim Bund für eine entsprechende Anpassung einzusetzen? Wenn nein, warum nicht?**

Auf die Nummer 3 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

5. **Hält die Landesregierung einen vorläufigen Planungsstopp der niedersächsischen Autobahnprojekte angesichts der schon jetzt festzustellenden und absehbar weiteren Kostensteigerungen und der negativen Klimaschutzfolgen der Projektrealisierungen für erforderlich, bis die Ergebnisse aus einer (angepassten) Bedarfsplanüberprüfung vorliegen? Wenn ja, inwiefern wird sie sich bei der Bundesregierung hierfür einsetzen? Wenn nein, warum nicht?**

Nein. Auf die Nummern 1, 2 und 3 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

6. **Wie wirkt sich aus Sicht der Landesregierung die sich seit der Corona-Pandemie verstärkende Veränderung hin zum Arbeiten zu Hause (Homeoffice) auf die Pendlerinnen- und Pendlerströme und somit auch auf die Verkehrsprognosen für die geplanten Autobahnprojekte in Niedersachsen aus? Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung zu den mittel- und langfristigen Verkehrsvermeidungen, die infolge dieser Veränderung der Arbeitswelt in Niedersachsen realisiert werden können?**

Grundsätzlich lässt sich ausführen, dass Güterverkehre und touristische Verkehre sich auch durch Homeoffice nicht reduzieren lassen. Auch haben nicht alle Pendelnden die Möglichkeit, im Homeoffice zu arbeiten und damit den Arbeitsweg zu vermeiden. Für die Bedarfsplanüberprüfung erstellt der Bund eine bundesweite Verkehrsprognose auf der Grundlage der aktuellen Verkehrsentwicklung. Erkenntnisse daraus liegen hier noch nicht vor. Auf die Nummer 3 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 7. Wie beurteilt die Landesregierung die Kritik des Bundesrechnungshofs, dass dem Bundesverkehrswegeplan keine belastbaren Datengrundlagen für die Ermittlung der tatsächlichen Investitionskosten zugrunde lägen?**

Die Projektkosten für die Fernstraßenvorhaben in Niedersachsen sind im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung vom Land dem BMVI als Fachdaten übersandt worden. Die Kosten basieren auf dem damaligen Planungs- und Wissensstand der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung.

- 8. Wie beurteilt die Landesregierung im Hinblick auf die niedersächsischen Autobahnprojekte die Berücksichtigung des Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutzes im BVWP 2030, und sind diese Aspekte aus Sicht der Landesregierung ausreichend und in einem ausgewogenen Verhältnis zu den zu erwartenden Nutzen der Projekte gewichtet worden (bitte konkret begründen)?**

Das Land hat gegenüber dem BMVI Stellungnahmen zum Entwurf des BVWP 2030 und zum Umweltbericht BVWP 2030 innerhalb der Beteiligungsfrist im Frühjahr 2016 abgegeben. Auf die Nummer 2 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 9. Setzt sich die Landesregierung auf Bundesebene dafür ein, dass die Bewertungsmethodik zur Bestimmung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses eines Infrastrukturprojektes dahin gehend verändert wird, dass die Kriterien Klimaschutz, Umweltschutz, Gewässerschutz und Gesundheitsschutz mit einer deutlich höheren Gewichtung im Vergleich zur heutigen Methodik berücksichtigt werden? Wenn ja, wie und in welchem Ausmaß strebt die Landesregierung welche konkreten Veränderungen an der Methodik an? Wenn nein, warum nicht?**

Hinsichtlich der Bedarfsplanüberprüfung wird auf die Nummer 3 der Vorbemerkungen verwiesen. Hinsichtlich der Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplanes ist davon auszugehen, dass der Bund zu gegebener Zeit, wie in der Vergangenheit für die bisherigen BVWP geschehen, die Bewertungssystematik weiter entwickeln wird. Das Land wird im Verlaufe der Länderbeteiligung und im Rahmen der Beteiligung in der strategischen Umweltprüfung die Konzeption des Bundes sorgfältig prüfen und bei Bedarf Veränderungen vorschlagen.

- 10. Welche Alternativprüfungen inklusive der Prüfung welcher konkreten Globalalternativen wurden zu den geplanten Autobahnprojekten in Niedersachsen wann und durch wen in welchem Umfang, mit welcher Methodik und mit jeweils welchem Ergebnis durchgeführt (bitte für die einzelnen Autobahnprojekte konkret aufführen)?**

Im Rahmen der Linienplanung, des Raumordnungsverfahrens und des Linienbestimmungsverfahrens wurden Projektalternativen für die Neubaumaßnahmen A 20, A 33 und A 39 von der NLStBV untersucht. Das Ergebnis der länderseitigen Prüfung alternativer Lösungsmöglichkeiten wurde vom BMVI im Dossier des PRINS zu den Projekten unter Punkt 1.4 „Der Anmeldung zugrunde gelegte Alternativenprüfung“ öffentlich zugänglich hinterlegt. Die strategische Umweltprüfung im Rahmen des BVWP 2030 erfolgte durch das Bundesverkehrsministerium. Auf die Nummer 2 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 11. Muss der aktuelle Bundesverkehrswegeplan aus Sicht der Landesregierung grundlegend zu einem Bundesnetzplan bzw. Mobilitätsplan umgestaltet werden? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?**

Nein. Auf die Nummer 3 der Vorbemerkungen wird verwiesen. Hinsichtlich der Aufstellung eines neuen BVWP wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

12. Bedarf es aus Sicht der Landesregierung im Rahmen einer Umgestaltung des Bundesverkehrswegeplans deutlich mehr Mittel für den Ausbau der Schienenprojekte, des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs in Niedersachsen? Mit welchen Maßnahmen wird sich die Landesregierung gegebenenfalls konkret dafür einsetzen?

Durch eine Umgestaltung des BVWP könnten keine Finanzmittel für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bzw. den Rad- und Fußverkehr generiert werden. Der BVWP umfasst die Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen für Aus- und Neubauprojekte der Bundesverkehrswege (Bundesschienenwege, Bundeswasserstraßen und Bundesfernstraßen). Mit dem BVWP werden keine Mittel für den straßengebundenen ÖPNV zur Verfügung gestellt. Der Bund hat bereits die Mittel für den Schienenausbau erhöht. Der Ausbau der Schieneninfrastruktur wird derzeit weniger durch fehlende Finanzmittel als mehr durch hohe Vorgaben des Bundes zur Rechtfertigung neuer Maßnahmen, langen Planungsvorläufen und Problemen bei der Abstimmung mit Betroffenen verhindert. Für Rad- bzw. Fußwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes stellt der Bund außerhalb des BVWP Gelder zur Verfügung.

Hinsichtlich der Aufstellung eines neuen BVWP und Bundesschienenwege wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

13. Teilt die Landesregierung die Einschätzung von Umweltverbänden, dass der BVWP 2030 deutlich hinter der Umweltrisikoeinschätzung aus dem Jahr 2003 zurückgeblieben ist? Wenn ja, inwiefern? Wenn nein, warum nicht?

Nein. Der Bund hatte für den BVWP 2030 die Bewertungsmethodik gegenüber der des BVWP 2003 modernisiert. Für den BVWP 2030 erfolgte die Ermittlung der Umweltauswirkungen der Projekte nach der Systematik zum einen über einen monetarisierten Ansatz (Lärm, Luftschadstoffe und CO₂-Emissionen), der bei der Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (Modul A) berücksichtigt wurde, und zum anderen über einen nicht-monetarisierten Ansatz, bei dem die Umweltauswirkungen gemäß der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung nach einer bundesweit einheitlichen und damit vergleichbaren Methodik anhand einer dreistufigen ordinalen Skala bewertet wurden (Modul B). Weiterhin wurde erstmalig für einen BVWP eine Strategische Umweltprüfung durchgeführt.

14. Wie wirken sich aus Sicht der Landesregierung Planungskosten, Ersatzinvestitionen, Reisenutzen, Flächenverbrauch und Negativnutzen auf die Nutzen-Kosten-Analyse der geplanten Autobahnprojekte in Niedersachsen aus (bitte konkret und detailliert für die einzelnen Autobahnprojekte A 20, A 39 und A 33 Nord darstellen)?

Die Daten wurden vom Bund ermittelt und im PRINS zum BVWP 2030 dargestellt. Dieses ist öffentlich zugänglich. Auf die Nummer 2 der Vorbemerkungen wird verwiesen. Der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung liegen darüber hinaus keine weiteren Daten aus der Bundesverkehrswegeplanung des Bundes vor.

15. Wie verträgt sich der Bau neuer Autobahnen mit dem Staatsziel Klimaschutz (NKlimaG) und dem Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen (Artikel 31 Landesverfassung)?

Die Landesregierung ist der Landesverfassung verpflichtet. Mit dem Gesetz zur Änderung der Niedersächsischen Verfassung und zur Einführung eines Niedersächsischen Gesetzes zur Förderung des Klimaschutzes und zur Minderung der Folgen des Klimawandels vom 10. Dezember 2020 wurde das Thema Klimaschutz in der Landesverfassung verankert. Die Maßnahmen zum Klimaschutz im Verkehrssektor sind in § 7 des Niedersächsischen Klimagesetzes dargelegt.

- 16. Wurden die langfristigen Kosten der CO₂-Emissionen durch den Bau und den Betrieb der Autobahnen in die Kosten-Nutzen-Rechnung der Autobahnprojekte einkalkuliert und, wenn ja, wie hoch?**

Auf die Antwort zu Frage 14 wird verwiesen.