

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Annalena Baerbock, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/8524 –**

Verkehrsentwicklung und Ausbau der Autobahn 24

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 15. Juli 2011 wurde der Plan des Landes Brandenburg, vertreten durch den Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, handelnd in Auftragsverwaltung für die Bundesrepublik Deutschland, für den sechsstreifigen Ausbau der Autobahn (A) 24 und den Ausbau der A 10 rechtskräftig planfestgestellt.

Am 30. Dezember 2016 wurde im Bundesgesetzblatt das am 23. Dezember 2016 ausgefertigte Sechste Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) veröffentlicht. Dieses sogenannte Ausbaugesetz zum Bundesverkehrswegeplan 2030 listet mit laufender Nummer 439 auf Seite 3372 den Ausbau der A 24 zwischen der AS Kremmen (AS = Anschlussstelle) und dem AD Wittstock/Dosse (AD = Autobahndreieck) mit sechsstreifigem Ausbau (Ausbauzielvorgabe E6) in der Dringlichkeit des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht auf. Auch im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 wird der Ausbau der A 24 mit sechs Fahrstreifen aufgelistet.

Am 15. Dezember 2017 wurde das europaweite Vergabeverfahren für das ÖPP-Projekt A 10/A 24 (ÖPP = Öffentlich-Private Partnerschaft) beendet. Den Zuschlag erhielt das Konsortium aus niederländischer Royal BAM Group und HABAU Hoch- und Tiefbaugesellschaft mbH. Vertragsbeginn war der 1. März 2018. Das Projektvolumen für die insgesamt 65 Kilometer langen Autobahnabschnitte beträgt über die Projektlaufzeit von 30 Jahren circa 1,4 Mrd. Euro. Das ÖPP-Gesamtprojekt umfasst laut Angaben des Bundesverkehrsministeriums den sechsstreifigen Ausbau der A 10 zwischen den Dreiecken Havelland und Pankow sowie die Sanierung und den begrenzten Ausbau, nicht den planfestgestellten und im 6. FStrAbÄndG festgeschriebenen sechsstreifigen Ausbau der A 24 zwischen den Anschlussstellen Neuruppin und Kremmen. In Beteiligungen der Fachbehörden wird jedoch auf den Planfeststellungsbeschluss und seine Änderungen abgestellt.

Im Juli 2018 begann der grundhafte Ausbau der A 24 nordwestlich von Berlin, offenbar basierend auf den Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahre 2011 für den Abschnitt Dreieck Havelland-Neuruppin. Hierfür wurden entsprechend

dem Planfeststellungsbeschluss umfangreiche Vorbereitungen entlang der Trasse der A 24 für einen sechsstreifigen Ausbau vorangetrieben: so wurden Gehölze beseitigt und technische Anlagen sowie technische Leitungen verlegt.

Statt der durchgehenden Sechsspurigkeit wird auf der A 24 nun zwischen den Anschlussstellen Kremen und Fehrbellin lediglich ein verbreiteter, befahrbarer Standstreifen errichtet. Zudem sollen Wechselsignalbrücken errichtet werden, um bei Bedarf den Standstreifen für den Verkehr freigeben zu können.

Die Fragesteller setzen sich explizit nicht für den sechsstreifigen Ausbau der A 24 ein.

1. Wie hat sich die Verkehrsbelastung auf der A 24 zwischen dem Dreieck Havelland und der AS Suckow seit 2009 entwickelt, wie hat sich hierbei jeweils der Anteil des Schwerlastverkehrs entwickelt, und wie hoch war die jeweilige Verkehrsspitzenbelastung (bitte die Verkehrsbelastung auf einzelnen Abschnitten zwischen diesem Gesamtabschnitt angeben, jahresscheibengenaue Angaben und die jeweiligen Zählstellen benennen)?

Für die im angesprochenen Abschnitt liegenden drei Dauerzählstellen gilt:

Zählstelle Havelland			
Jahr	Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr [Kfz je 24h]	Schwerverkehrsanteil	Spitzenbelastung [Kfz je 24h]
2009	46.885	17%	86.823
2010	45.505	17%	78.991
2011	46.359	17%	78.591
2012	46.870	17%	79.778
2013	46.977	18%	79.218
2014	48.136	19%	81.353
2015	Daten liegen aus technischen Gründen für diesen Zeitraum nicht vor		
2016	Daten liegen aus technischen Gründen für diesen Zeitraum nicht vor		
2017	52.901	17%	86.712

Zählstelle Netzeband			
Jahr	Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr [Kfz je 24h]	Schwerverkehrsanteil	Spitzenbelastung [Kfz je 24h]
2009	36.071	17%	71.161
2010	34.608	19%	62.865
2011	36.300	19%	70.417
2012	36.742	19%	80.484
2013	36.879	19%	71.534
2014	37.429	20%	71.526
2015	39.190	20%	73.042
2016	40.499	20%	70.797
2017	41.210	21%	72.297

Zählstelle Maulbeerwalde			
Jahr	Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr [Kfz je 24h]	Schwerverkehrsanteil	Spitzenbelastung [Kfz je 24h]
2009	22.912	19%	45.317
2010	22.130	21%	43.502
2011	22.792	21%	41.330
2012	22.807	21%	39.113
2013	22.919	22%	40.838
2014	23.579	23%	42.370
2015	24.397	23%	42.373
2016	25.192	23%	44.884
2017	26.168	23%	44.365

2. Welche Entwicklung der Verkehrsbelastung und insbesondere des Anteils an Schwerlastverkehr auf der A 24 wurden seit 2009 jeweils zwischen den Abschnitten Dreieck Havelland und der AS Suckow prognostiziert, und mit welcher Verkehrsspitzenbelastung wurde jeweils gerechnet (bitte alle Einzelabschnitte zwischen diesem Gesamtabschnitt differenziert darstellen, jahresscheibengenau angeben und die jeweiligen Zählstellen benennen)?
3. Welche Verkehrsprognosen liegen der Bundesregierung für die A 24 bis zum Jahr 2030 vor, und wie entwickeln sich für die verschiedenen Prognosen jeweils die Anteile des Schwerlastverkehrs (bitte einzelne Abschnitte angeben, jahresscheibengenau angeben, jeweils die Anzahl der Kfz pro 24 Stunden und Anteile des Schwerlastverkehrs benennen, sowie Zeitpunkt, Dauer bzw. Umfang der Prognose angeben)?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bedarfsplanprognose des Bundes aus dem Jahr 2009 wies für 2025 für die A 24 folgende Verkehrsbelastungen aus:

Abschnitt	Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr [Kfz je 24h]	Durchschnittlicher werktäglicher Schwerverkehr [Kfz je 24h]
AD Havelland – AS Kremmen	53.000	13.000
AS Kremmen – AS Fehrbellin	45.000	12.000
AS Fehrbellin – AS Neuruppin	45.000-52.000	11.000
AS Neuruppin – AD Wittstock/Dosse	44.000-46.000	12.000
AD Wittstock/Dosse – AS Suckow	26.000-31.000	8.000-9.000

Die Zielnetzprognose des Bundes weist für 2030 für die A 24 folgende Verkehrsbelastungen aus:

Abschnitt	Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr [Kfz je 24h]	Durchschnittlicher werktäglicher Schwerverkehr [Kfz je 24h]
AD Havelland – AS Kremmen	48.000	9.000
AS Kremmen – AS Fehrbellin	42.000-45.000	8.000-9.000
AS Fehrbellin – AS Neuruppin	40.000-42.000	9.000
AS Neuruppin – AD Wittstock/Dosse	35.000-36.000	9.000
AD Wittstock/Dosse – AS Suckow	25.000-26.000	6.000

4. Wie hat sich die Anzahl der Unfälle auf der A 24 zwischen den Abschnitten Dreieck Havelland und AS Suckow seit 2009 entwickelt, wie viele Menschen wurden bei den Unfällen in den Jahren seit 2009 jeweils leichtverletzt, schwerverletzt und getötet (bitte alle Einzelabschnitte zwischen diesem Gesamtabschnitt differenziert darstellen, jahresscheibengenaue Angaben machen und nach Unfallart differenzieren)?

Für das Unfallgeschehen auf der A 24 gibt das Land Brandenburg abschnittsweise Folgendes an:

Abschnitt AD Wittstock bis AS Suckow:

Jahr	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2009	1	22	17
2010	3	14	18
2011	0	17	19
2012	1	20	14
2013	0	30	11
2014	0	18	27
2015	0	18	22
2016	1	20	16
2017	0	20	24
2018	1	10	20

Abschnitt AS Neuruppin bis AD Wittstock:

Jahr	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2009	0	21	26
2010	0	27	23
2011	1	12	30
2012	0	26	51
2013	0	20	36
2014	1	22	19
2015	0	14	51
2016	0	19	51
2017	0	12	29
2018	0	11	29

Abschnitt AD Havelland bis AS Neuruppin:

Jahr	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2009	0	19	38
2010	0	29	61
2011	1	30	55
2012	2	23	35
2013	0	30	63
2014	0	18	57
2015	1	36	80
2016	0	18	65
2017	2	22	41
2018	0	9	30

Nach Unfallarten unterteilt stellt sich das Unfallgeschehen wie folgt dar:

Jahr	Unfallart	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2009	0	0	1	2
	1	0	0	1
	2	1	22	43
	3	0	7	8
	6	0	1	0
	8	0	23	21
	9	0	10	8
2010	0	0	0	1
	1	0	1	9
	2	0	27	48
	3	0	1	8
	4	0	1	0
	5	0	0	1
	6	0	0	1
	7	1	3	5
	8	1	22	19
	9	1	15	12
2011	0	1	3	3
	1	0	5	11
	2	0	23	51
	3	0	2	7
	7	0	2	1
	8	1	14	18
	9	0	10	14
2012	0	0	1	0
	1	0	0	3
	2	2	35	58
	3	0	3	8
	7	0	0	3
	8	0	23	19
	9	1	7	10

Jahr	Unfallart	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2013	0	0	2	3
	1	0	5	3
	2	0	26	67
	3	0	7	6
	5	0	0	5
	7	0	0	4
	8	0	28	16
	9	0	12	6
2014	0	0	0	1
	1	0	1	6
	2	0	22	62
	3	0	5	8
	5	0	1	0
	6	0	1	1
	7	0	5	0
	8	1	20	18
	9	0	3	7
2015	0	0	1	1
	2	1	41	123
	3	0	2	8
	8	0	22	20
	9	0	2	4
2016	0	0	1	3
	1	0	5	4
	2	0	26	83
	3	0	5	5
	5	0	3	0
	6	0	0	1
	7	0	0	2
	8	1	10	22
	9	1	9	12

Jahr	Unfallart	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2017	0	0	0	1
	2	0	25	63
	3	0	4	7
	6	0	0	1
	7	0	1	1
	8	2	7	11
	9	0	17	10
2018	0	0	1	0
	1	0	0	1
	2	0	10	45
	3	0	5	7
	7	0	0	1
	8	1	11	21
	9	0	3	5

Dabei bedeuten:

Unfallart 1: Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das anfährt, anhält oder im ruhenden Verkehr steht

Unfallart 2: Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet

Unfallart 3: Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt

Unfallart 4: Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das entgegenkommt

Unfallart 5: Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das abbiegt, einbiegt oder kreuzt

Unfallart 6: Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger

Unfallart 7: Aufprall auf ein Hindernis auf der Fahrbahn

Unfallart 8: Abkommen von der Fahrbahn nach rechts

Unfallart 9: Abkommen von der Fahrbahn nach links

Unfallart 0: Unfall anderer Art

5. In welchen Abschnitten der A 24 soll ein Ausbau für eine mögliche temporäre Seitenstreifenfreigabe erfolgen (bitte exakt die Abschnitte benennen und Kilometerangaben aufführen)?
6. In welchen Abschnitten der A 24 sollen Verkehrsbeeinflussungsanlagen (z. B. Wechselsignalbrücken) errichtet werden (bitte exakt die Abschnitte benennen und Kilometerangaben aufführen)?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Erneuerung der A 24 (AS Kremmen – AS Neuruppin; rund 29 Kilometer) erfolgt mit einem 31 Meter breiten Sonderquerschnitt, der mit der im Abschnitt AS Kremmen – AS Fehrbellin (rund 15 Kilometer) zusätzlich zum laufenden Streckenausbau zu errichtenden Verkehrsbeeinflussungsanlage die bedarfsabhängige temporäre Seitenstreifenfreigabe in Verkehrsspitzenzeiten ermöglicht.

7. Welche vorbereitenden Maßnahmen zum Ausbau der A 24 (wie zum Beispiel Beseitigung von Gehölzen, Verlegung von Versorgungs- und Energie- sowie Stromleitungen o. Ä.) wurden seit 2011 gemäß dem gültigen Planfeststellungsbeschluss bereits vorgenommen (bitte alle Maßnahmen und Vorbereitungen detailliert mit Jahr, Zeitpunkt, Art und Umfang, Dauer und Kosten auflisten)?
8. Aus welchem Grund wurden die vorbereitenden Maßnahmen des Planfeststellungsbeschlusses von 2011 für den sechsstreifigen Ausbau der A 24 gemäß Planfeststellungsbeschluss ausgeführt, obwohl die Bundesregierung zusammen mit dem Land Brandenburg bereits 2014 entschieden hat, den sechsstreifigen Ausbau der A 24 nicht vorzunehmen, sondern einen neuen Projektzuschnitt vorzunehmen?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In Vorbereitung der Baumaßnahmen für das ÖPP-Projekt A 10/A 24 wurden ab 2016 von Versorgungsunternehmen und Zweckverbänden Leitungen umverlegt, gesichert oder angepasst. Rund 80 Prozent der Leitungsänderungsmaßnahmen wurden bereits abgeschlossen. Restliche Leitungsänderungsmaßnahmen erfolgen baubegleitend.

Weiterhin wurden entlang der Projektstrecke zwischen der AS Neuruppin und der AS Kremmen von Ende 2017 bis Mitte 2018 Fällarbeiten durchgeführt, um Baufreiheit zu schaffen.

Außerhalb des ÖPP-Vertrags und nur für dessen Projektzuschnitt erfolgende Bauleistungen sind separat im Bundeshaushalt veranschlagt, u. a. für Leitungsänderungsarbeiten rund 3,2 Mio. Euro, für Erschließen und Abräumen des Baugeländes rund 4,7 Mio. Euro.

9. Welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den sechsstreifigen Ausbau der A 24 waren gemäß Planfeststellungsbeschluss vorgesehen?

Der Kompensationsumfang beträgt rund 200 Hektar. Planfestgestellt wurden Maßnahmen zur Extensivierung von Grünland, Entsiegelungsmaßnahmen, Maßnahmen zum Waldunterbau/Waldrandaufbau sowie Aufforstungsmaßnahmen. Weiterhin sind Gehölzpflanzungen vorzunehmen, Baumreihen/Alleen zu pflanzen und Maßnahmen zur Kleingewässerrenaturierung vorgesehen.

10. Welche der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die für den sechsstreifigen Ausbau der A 24 gemäß Planfeststellungsbeschluss vorgesehen waren, wurden im Zuge des Ausbaus, bzw. der geplanten Instandsetzung der A 24 realisiert, und welche der Maßnahmen wurden aus welchen Gründen nicht realisiert (bitte detailliert auflisten und jeweils begründen)?

Es werden alle planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen umgesetzt.

11. Welche Immissionsschutzmaßnahmen für den sechsstreifigen Ausbau der A 24 waren laut Planfeststellungsbeschluss vorgesehen?

Der Planfeststellungsbeschluss sieht Lärmschutzwälle mit einer Länge von rund 1 400 Metern und Lärmschutzwände mit einer Länge von rund 1 500 Metern vor. Darüber hinaus sind Maßnahmen des passiven Schallschutzes (Fenster/Lüfter) für etwa 50 Wohneinheiten vorgesehen.

12. Welche der Immissionsschutzmaßnahmen, die für den sechsstreifigen Ausbau der A 24 laut Planfeststellungsbeschluss vorgesehen waren, wurden im Zuge des Ausbaus, bzw. der geplanten Instandsetzung der A 24 realisiert, und welche der Maßnahmen wurden aus welchen Gründen nicht realisiert (bitte detailliert auflisten und jeweils begründen)?

Es werden alle Immissionsschutzmaßnahmen gemäß Planfeststellungsbeschluss umgesetzt.

13. Welche konkreten Untersuchungen welcher verschiedenen Varianten bei der Projektentwicklung der A 24 haben der Bund und das Land Brandenburg zwischen 2011 und 2014 durchgeführt (vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage – Nachfrage zu Bundestagsdrucksache 19/5690; bitte alle Untersuchungen, Gutachten, Studien u. Ä. mit Jahr der Beauftragung, Untersuchungszeitpunkt und Untersuchungszeitraum, Untersuchungszweck, wesentlichen Untersuchungsergebnissen, Auftragnehmern und Kosten darstellen)?

Wie bereits in den Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 2, 5 und 6 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/6012 erläutert, erfordern die prognostizierten Verkehrsbelastungen absehbar keinen sechsstreifigen Vollausbau.

Die Projektlösung für die A 24 entspricht dem Stand der Technik, einschließlich einer wirtschaftlichen Lösung für temporäre Verkehrsspitzen. Die Darlegung und Bestätigung erfolgte hinreichend mit den technischen Projektunterlagen.

14. Auf welcher rechtlichen Grundlage erfolgt der vom Planfeststellungsbeschluss von 2011 abweichende Ausbau der A 24 (bitte diese Frage nicht im Sachzusammenhang mit anderen Fragen beantworten)?
15. Auf welcher rechtlichen Grundlage weicht die Bundesregierung beim Ausbau der A 24 vom Ausbaugesetz 6. FStrAbÄndG ab, in dem mit laufender Nummer 439 auf Seite 3372 der Ausbau der A 24 zwischen der AS Kremmen und dem AD Wittstock/Dosse mit sechsstreifigem Ausbau (Ausbauzielvorgabe) in der Dringlichkeit des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht aufgeführt wird?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Erneuerung der A 24 erfolgt innerhalb der durch den Planfeststellungsbeschluss gegebenen baurechtlichen Möglichkeiten und auf Basis auch des gesetzlich festgestellten Verbesserungsbedarfs.

16. Wie bewertet die Bundesregierung die Feststellung des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau der A 24 vom 15. Juli 2011 (vgl. S. 69), dass „der 6-streifige RQ 36 auch in Würdigung der Einsatzgrenzen der RAA 2008 erforderlich [ist und] die über 80 Prozent großen Unterschiede in den richtungsbezogenen Fahrbahnbelegungen [...] durchverkehrsorganisatorische Maßnahmen nicht ausgeglichen werden [können]“?

Die in Bau befindliche Ausbaulösung mit einem für die temporäre Seitenstreifenfreigabe geeigneten Fahrbahnquerschnitt schafft in hier angemessener, ressourcenschonender und wirtschaftlicher Art und Weise zusätzliche Kapazitäten für Verkehrsspitzen. Dies entspricht der Projektbegründung im Planfeststellungsbeschluss.

17. Inwiefern waren der Planfeststellungsbeschluss zur A 24 und das Ausbaugesetz zur A 24 (6. FStrAbÄndG, laufende Nummer 439 auf Seite 3372) vertragliche Bestandteile des ÖPP-Vertrages, inwiefern wurden die Vertragspartner auf die Beachtung der hier genannten Anforderungen und Bestimmungen verpflichtet, und in welchen Punkten ermöglicht der ÖPP-Vertrag eine Abweichung von den Anforderungen und Bestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses und des Ausbaugesetzes?
18. Wie wird die Ausbauzielvorgabe des Fernstraßenausbaugesetzes (sechsstreifiger RQ 36 (RQ = Regelquerschnitt)) umgesetzt werden, wie konkret ist die Ausbauzielvorgabe des Fernstraßenausbaugesetzes in den ÖPP-Verträgen geregelt, und wie werden aktuelle und zukünftige neue verkehrliche Entwicklungen und Bedürfnisse (wie z. B. die Errichtung von Kreisverkehrsplätzen an den Anschlussstellen anstatt von Lichtsignalanlagen) innerhalb der Verträge realisiert?

Die Fragen 17 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bestandteil des Vertrages ist die grundhafte Erneuerung der A 24 mit vierstreifigem Querschnitt mit verbreitertem Seitenstreifen auf dem ca. 29,2 Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen der AS Neuruppin und der AS Kremmen. Sämtliche Auflagen und Nebenbestimmungen aus dem Planfeststellungsbeschluss sind Vertragsbestandteil des ÖPP-Projektvertrages.

Die technische Leistungsbeschreibung, die sich aus der Herstellung der A 24 gemäß vierstreifigem Querschnitt mit verbreitertem Seitenstreifen ergibt, ist für den ÖPP-Auftragnehmer verpflichtend. Insbesondere die Achse und Gradienten der A 24 sowie die Knotenpunkte in den Anschlussstellen sind wie planfestgestellt umzusetzen. Sie berücksichtigen die zu erwartenden verkehrlichen Entwicklungen.

19. Wie viele Grünbrücken gibt es derzeit auf der A 24 (bitte die konkreten Standorte inklusive Kilometerangaben exakt benennen, und die Grünbrücken der A 24 den jeweiligen Bundesländern zuordnen)?

2012 wurde in Schleswig-Holstein zwischen der Anschlussstelle Gudow und der Landesgrenze zu Mecklenburg-Vorpommern die Grünbrücke „Segrahn“ fertiggestellt.

20. Wie viele Grünbrücken sollen nach den aktuellen Planungen der Bundesregierung bis zu welchen Zeitpunkten an der A 24 gebaut werden, wo sollen sie entstehen (bitte die konkreten Standorte inklusive Kilometerangaben exakt benennen), und welche finanziellen Mittel wird der Bund für ihre Planung und Errichtung investieren?

Das „Bundesprogramm Wiedervernetzung“ nennt für die A 24 vier prioritäre Wiedervernetzungsabschnitte:

- nordwestlich Fretzdorf, Wittstock-Ruppiner Heide/Dosse (Brandenburg),
- südlich Fretzdorf/nördlich Warsleben, Wittstock-Ruppiner Heide/Dosse (Brandenburg),
- nordöstlich Hagenow – Lewitz (Mecklenburg-Vorpommern)
- am Sachsenwald bei Kasseburg – Ostholsteinisches Hügel- und Seenland (Schleswig-Holstein).

Genaue Standort-, naturschutzfachliche und ähnliche Aspekte sind im konkreten Planungsprozess zu würdigen. Aussagen zu den Baukosten sind aufgrund des frühen Planungsstands noch nicht möglich.

21. Wie viele Kilometer Wildschutzzäune wurden seit 2012 an der A 24 errichtet, welche Kosten sind hierfür entstanden, und aus welchem Haushaltstitel bzw. welchem Bundesprogramm wurde die Errichtung der Zäune finanziert (bitte die exakten Standorte und Kilometerlängen der Wildschutzzäune sowie das Errichtungsjahr und die Kosten tabellarisch auflisten)?
22. Wie viele Kilometer Wildschutzzäune gibt es derzeit an der A 24 (bitte die exakten Standorte und Kilometerlängen der Wildschutzzäune sowie das Errichtungsjahr und die Zuordnung zu den Bundesländern tabellarisch auflisten)?

Die Fragen 21 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Über die Errichtung von Wildschutzzäunen an Bundesfernstraßen durch die zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

23. Wie viele Mittel sind seit 2012 für das Ziel der Wiedervernetzung an der A 24 investiert worden, und welche konkreten Maßnahmen wurden jeweils mit welchen Summen aus welchen Programmen, Haushaltstiteln, Sonderfonds oder Budgets finanziert bzw. gefördert?
24. Aus welchen Gründen werden, obwohl nach heutigem Naturschutzrecht von Bund und Ländern beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen regelmäßig Querungshilfen für Tiere mit dem Ziel der Vernetzung von Lebensräumen vorzusehen sind, die beiden für die A 24 neu geplanten Grünbrücken bisher nicht gebaut?
25. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung seit 2012 im Bereich der A 24 (insbesondere zwischen Dreieck Havelland und AS Suckow, bitte konkrete Standorte und den Umfang der Maßnahmen benennen) ergriffen, um das gemeinsam von Bundesumweltministerium und Bundesverkehrsministerium erarbeitete Bundesprogramm Wiedervernetzung zu realisieren, die Zerschneidung von Lebensräumen durch das Verkehrsnetz zu reduzieren, den Austausch zwischen Populationen trotz der Barrierewirkung von Straßen zu ermöglichen, und die Lebensräume für Tiere und Pflanzen zu schützen?

Die Fragen 23 bis 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

An der A 24 hat der Bund für das Ziel der Wiedervernetzung im Jahr 2012 2,4 Mio. Euro aus dem Haushaltstitel 741 53 „Erhaltung (Bundesautobahnen)“ investiert. Weitere Investitionen des Bundes setzten noch zu erzielendes Baurecht voraus.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 20 verwiesen.