

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Rainer Kraft, Dr. Dirk Spaniel und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 19/1190 –**

### **Verfall der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland und dessen Folgen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Deutschland lebt nach Auffassung der Fragesteller noch von der hervorragenden Substanz seiner Infrastruktur. Im Verkehrsinvestitionsbericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wird angegeben, dass „Eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Leistungsfähigkeit der deutschen Wirtschaft und zugleich auch für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands im internationalen Vergleich.“ ist ([www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsinvestitionsbericht-2015.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsinvestitionsbericht-2015.html)). Das BMVI gibt zudem an: „Das Netz der Bundesfernstraßen umfasst heute rund 12 993 km Bundesautobahnen und rund 38 303 km Bundesstraßen und bildet damit eines der dichtesten Fernstraßennetze Europas. Obwohl die Fernstraßen nur einen Anteil von rund 22 Prozent (bei den Bundesautobahnen sogar nur 6 Prozent) am Gesamtnetz haben, werden knapp 50 Prozent (bzw. auf BAB über 32 Prozent) der Fahrleistungen auf diesen Straßen abgewickelt.“ Die öffentlichen Investitionen in die Infrastruktur gehen jedoch seit Jahren zurück, wenn man den Anteil an der gesamten Wirtschaftsleistung misst ([www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsinvestitionsbericht-2015.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsinvestitionsbericht-2015.html)). Zudem wurde die Infrastrukturabgabe zwar formal zum 1. Januar 2016 eingeführt. Erhoben wird sie gemäß § 16 des Infrastrukturabgabengesetzes (InfrAG) jedoch erst, wenn das zur Erhebung erforderliche System einsatzbereit ist, was bislang nicht der Fall ist. Das öffentliche Versprechen der geschäftsführenden Bundeskanzlerin „Mit mir wird es keine Pkw-Maut geben“ bekommt in diesem Zusammenhang nach Ansicht der Fragesteller eine besondere Bedeutung.

1. Wie viele Baustellen sind nach Kenntnis der Bundesregierung momentan auf deutschen Autobahnen eingerichtet?
2. Wo liegen diese, wie lang sind sie im Einzelnen und insgesamt, und wie lange werden sie nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils voraussichtlich dauern?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Straßenbauverwaltungen der Länder stellen dem Mobilitäts Daten Marktplatz (MDM, [www.mdm-portal.de](http://www.mdm-portal.de)) Informationen über Baustellen zur Verfügung, die von der Bundesanstalt für Straßenwesen ([www.bast.de](http://www.bast.de)) im Baustelleninformationssystem des Bundes und der Länder (BIS) publiziert werden. Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine eigenen Angaben vor.

3. Von welcher jährlichen Staukilometerzahl geht die Bundesregierung insgesamt aus?

Statistische Angaben hierüber liegen nicht vor.

4. Welcher volkswirtschaftliche Schaden entsteht nach Kenntnis der Bundesregierung jährlich durch marode Infrastruktur und die so entstandenen Staus?

Straßenschäden haben in der Regel keinen Einfluss auf die Kapazität von Straßen. Relevante Straßenschäden werden im Zuge der regelmäßig durchgeführten Streckenkontrollen identifiziert und schnellstmöglich beseitigt.

5. Wie viele Todesfälle werden jährlich durch marode Infrastruktur nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland verursacht?

Die amtliche Unfallstatistik kennt den Begriff „marode Infrastruktur“ nicht. Zum Unfallgeschehen insgesamt wird auf die Internetseite des Statistischen Bundesamtes verwiesen.

6. Genügt der momentane Zustand der Verkehrsinfrastruktur den Bedürfnissen der Bundesrepublik Deutschland und/oder der NATO im Verteidigungsfall?

Die militärischen Bedürfnisse und Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur werden mit den bestehenden Infrastrukturnetzwerken abgeglichen.

7. Genügt der momentane Zustand der Verkehrsinfrastruktur den wirtschaftlichen Interessen Deutschlands?
9. Was hat das BMVI bisher getan, um die selbst formulierten Ziele zu erreichen?
10. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um die selbst geforderten Maßnahmen umzusetzen?

Die Fragen 7, 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zentrales Planungsinstrument der Bundesregierung für die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur ist der im August 2016 beschlossene Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, der nunmehr umgesetzt wird.

Er hat ein Volumen von rund 270 Mrd. Euro. Davon entfallen rd. 49,3 Prozent auf die Straße, 41,6 Prozent auf die Schiene und 9,1 Prozent auf die Wasserstraße. Im besonderen Fokus steht der Erhalt des Bestandsnetzes. 141,6 Mrd. Euro und damit 69 Prozent fließen in Erhalt und Ersatz.

Die im BVWP 2030 enthaltenen Investitionen in Aus- und Neubau konzentrieren sich verkehrsträgerübergreifend darauf, Engpässe aufzulösen und den Verkehrsfluss zu optimieren. So werden auf den Autobahnen Engpässe auf einer Streckenlänge von rund 2 000 Kilometern beseitigt.

Zur Sicherung der Qualität der Bundesverkehrswege hat die Bundesregierung die Verkehrsinvestitionen im Jahr 2018 auf 14,2 Mrd. Euro angehoben und wird dies in den Folgejahren auf hohem Niveau fortführen.

8. Wie hat sich die durchschnittliche Baustellendauer seit dem Jahr 2005 entwickelt?

Statistische Angaben hierüber liegen nicht vor.

11. Wie ist der aktuelle Sachstand zur Erhebung der Infrastrukturabgabe?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 bis 5 auf Bundestagsdrucksache 19/990 verwiesen.

12. Mit welchen Handlungen hat die geschäftsführende Bundeskanzlerin aktiv auf die Umsetzung und Implementierung der Infrastrukturabgabe hingearbeitet?

Die Einführung der Infrastrukturabgabe obliegt dem zuständigen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

13. Wie hoch waren die Kosten, um den momentanen Sachstand in Bezug auf die Infrastrukturabgabe zu erhalten?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 auf Bundestagsdrucksache 19/990 verwiesen.

