

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/3069 –

Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2030 durch die Bundesregierung

Vorbemerkung der Fragesteller

Intakte und moderne Verkehrswege sind nach Auffassung der Fragesteller entscheidend für den Erhalt und den Ausbau der wirtschaftlichen Dynamik, die Stärkung der Standortattraktivität sowie der sozialen Teilhabe in Stadt und Land. Um flächendeckend und übergreifend Projekte durchzuführen, wurde 2016 der Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) eingeführt. Der Bundesverkehrswegeplan ist eine Gesamtstrategie für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes und die Grundlage für eine weitere Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland.

Im aktuellen Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP mit dem Titel „Mehr Fortschritt wagen“ ist festgehalten, dass die Bundesregierung den Bundesverkehrswegeplan 2030 auf den Prüfstand stellen wird (vgl. Koalitionsvertrag, S. 38: „Wir streben einen neuen Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen an. Dazu werden wir parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden starten mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan. Bis zur Bedarfsplanüberprüfung gibt es eine gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte.“).

Die Fragesteller interessiert vor diesem Hintergrund, wie die Bundesregierung die zeitnahe und konsequente Umsetzung der Verkehrsinfrastrukturprojekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 sicherstellen wird und welche Haltung die Bundesregierung diesbezüglich einnimmt.

1. Hält die Bundesregierung an allen Verkehrsprojekten fest, die im Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgesehen sind?

Auf Basis des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 wurden Ende des Jahres 2016 vom Deutschen Bundestag die drei Ausbaugesetze der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße beschlossen. Mit der Einordnung der Projekte in den Vordringlichen Bedarf der in den drei Ausbaugesetzen enthaltenen Bedarfspläne für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag an den jeweiligen Vorhabenträger. Gemäß den jeweiligen §§ 4 der drei Ausbaugesetze (Fernstraßenbaugesetz, Wasser-

straßenausbaugesetz, Bundesschienenwegeausbaugesetz) prüft das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) spätestens nach Ablauf von fünf Jahren, ob die drei Bedarfspläne für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße an die zwischenzeitlich eingetretene Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind (Bedarfsplanüberprüfung [BPÜ]). Dabei sind die bei der Bedarfsplanung berührten Belange einzubeziehen. Im Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen sind hierfür ausdrücklich die Raumordnung, der Umweltschutz und der Städtebau genannt. Nach dem Abschluss der BPÜ wird das BMDV den Deutschen Bundestag über die Ergebnisse der BPÜ informieren. Bis zu etwaigen Anpassungen durch den Gesetzgeber gelten die jeweiligen Bedarfspläne fort.

2. Welche Verkehrsprojekte werden noch im laufenden Jahr abgeschlossen (bitte differenziert nach Ländern auflisten)?

Verkehrsträger	Vorhaben	Land
Schiene	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven	Niedersachsen
Schiene	NBS/ABS Stuttgart – Ulm – Augsburg, NBS Wendlingen – Ulm	Baden-Württemberg
Schiene	Umschlagbahnhof Karlsruhe, 1. Stufe	Baden-Württemberg
Wasserstraße	2. Ausbaustufe der Fahrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe	Schleswig-Holstein, Niedersachsen
Straße	(A 6) AS Wiesloch-Rauenberg – AK Weinsberg	Baden-Württemberg
Straße	(B 16) OU Marktoberdorf – Bertoldshofen (B 472), 2. BA	Bayern
Straße	(A 10/24) AS Neuruppin – AD Pankow	Brandenburg
Straße	(B 7) OU Calden; Teilverkehrsfreigabe nördl. Abschnitt	Hessen
Straße	(B 83) OU Bad Karlshafen – Beverungen/Herstelle	Hessen, Nordrhein-Westfalen
Straße	(B 64) Ortsumgehung Negenborn	Niedersachsen
Straße	(B 41) OU Hochstetten-Dhaun	Rheinland-Pfalz
Straße	(B 51) OU Saarlouis – Roden	Saarland
Straße	(A 72) Teilfreigabe Rötha – A 38	Sachsen
Straße	(B 88) OU Rothenstein	Thüringen
Straße	(B 88) OU Zeutsch	Thüringen
Straße	(B 247) OU Kallmerode mit südlichem Ausbau	Thüringen

3. Anhand welcher Parameter wird die in dem jeweiligen § 4 des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes (BSWAG), des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) und des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes (WaStrAbG) vorgeschriebene Bedarfsplanüberprüfung des Bundesverkehrswegeplans 2030 vorgenommen?
- Haben sich die Parameter seit Beginn der Bedarfsplanüberprüfung verändert, und falls ja, wie?
 - Erfolgt eine erweiterte Bedarfsplanüberprüfung insbesondere unter den Aspekten Verkehrsfluss, Verkehrssicherheit sowie Lebensqualität?

Die Fragen 3 bis 3b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundlage für die BPÜ ist der Prognosefall 1 („Basisprognose“) der in Erarbeitung befindlichen Langfrist-Verkehrsprognose (VP 2040). In der VP 2040 werden zu allen wichtigen Eingangsgrößen entsprechende Prognoseprämissen definiert. Diese decken insbesondere die Bereiche wirtschaftliche und soziodemografische Rahmenbedingungen, Entwicklung der Verkehrsnetze und Verkehrsangebote sowie politische Rahmenbedingungen im Verkehrs-, Umwelt-

und Energiesektor ab. Mit der BPÜ wird ein verkehrsträgerübergreifender Ansatz für Schiene, Straße und Wasserstraße verfolgt. Das Arbeitsprogramm besteht aus streckenabschnittsscharfen Verkehrsmengenvergleichen zwischen der dem BVWP 2030 zugrundeliegenden VP 2030 und der VP 2040 sowie den Kapazitäten der Zielnetze 2030 („Engpassanalysen“), die um allgemein vergleichende Analysen der Wirtschafts-, Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung zwischen VP 2030 und VP 2040 ergänzt werden. Darüber hinaus werden u. a. Belange des Umwelt- und Klimaschutzes einbezogen.

4. Welches weitere Vorgehen zum Investitionsrahmenplan für die Bundesstraßen plant die Bundesregierung nach Abschluss der Bedarfsplanüberprüfung?

Es wird angestrebt, die Untersuchungen zur BPÜ Ende 2023 abzuschließen und den Deutschen Bundestag anschließend über die Ergebnisse sowie mögliche sich daraus ergebende Schlussfolgerungen bzw. Handlungsbedarfe zu informieren.

5. Wann ist mit Ergebnissen des Dialogprozesses für den „neuen Infrastrukturkonsens“ im Hinblick auf die Bedarfsplanüberprüfung des Bundesverkehrswegeplans 2030 zu rechnen (vgl. Koalitionsvertrag, S. 38)?
6. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass im Dialogprozess für den „neuen Infrastrukturkonsens“ (vgl. Koalitionsvertrag, S. 38) alle betroffenen Gruppierungen – regional und überregional – eingebunden werden?

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

Der Koalitionsvertrag bezieht sich auf die gesamte Legislaturperiode. Fragen zu einzelnen Vorhaben, können dann beantwortet werden, wenn diese in der Umsetzung sind.

7. Hat die gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte im Bundesverkehrswegeplan 2030, wie es im Koalitionsvertrag festgehalten ist, bereits begonnen, und wie sieht diese aus (vgl. Koalitionsvertrag, S. 38)?

Nein.

Darüber hinaus wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

8. Wie erfolgt die Abstimmung zwischen dem Finanzrahmenplan der Autobahn GmbH des Bundes und der Bedarfsplanüberprüfung gegenüber der Autobahn GmbH des Bundes?
 - a) Inwieweit wird bei Autobahnprojekten der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages weiter einbezogen und regelmäßig von der Bundesregierung informiert?
 - b) Inwieweit werden bei Autobahnprojekten die Länder einbezogen?

Die Fragen 8 bis 8b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesautobahnen sowie die Bundesstraßen in den drei Stadtstaaten werden seit dem 1. Januar 2021 in Bundesverwaltung geführt. Der Bund hat somit

die alleinige Verantwortung für Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, vermögensmäßige Verwaltung und Finanzierung. Die Autobahn GmbH des Bundes hat nach Maßgabe des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen und auf Basis der gemäß der Finanzplanung des Bundes voraussichtlich verfügbaren Haushaltsmittel einen Finanzierungs- und Realisierungsplan (FRP) für den Zeitraum 2021 bis 2025 aufgestellt. Darüber hinaus hat die Autobahn GmbH des Bundes gemäß § 8 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes jährlich einen Verkehrsinvestitionsbericht zum Sach- und Kostenstand der Projekte, die Gegenstand des jeweils geltenden FRP sind sowie zum Zustand des Bundesautobahnnetzes und dem daraus folgenden mittelfristigen Ausgabenrahmen sowie den für sie damit verbundenen Tätigkeitsfeldern aufzustellen. Es ist vorgesehen, diesen Bericht für das erste Betriebsjahr der Gesellschaft (2021) mit dem Verkehrsinvestitionsbericht des Bundes 2021 dem Deutschen Bundestag zuzuleiten.

9. Welchen Zeitraum sieht die Bundesregierung für die Umsetzung des im Koalitionsvertrag vorgesehenen Ziels, das „Nebeneinander von Autobahn GmbH und Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau Gesellschaft (DEGES) auf[zuh]eben“ (vgl. Koalitionsvertrag, S. 38), vor, und welches Verbesserungspotential sieht die Bundesregierung darin, die Autobahn GmbH und die DEGES zusammenzulegen?

Der Koalitionsvertrag bezieht sich auf die gesamte Legislaturperiode.

10. Plant die Bundesregierung die Fortschreibung der Finanzierung auf Basis des derzeitigen Bedarfsplans auf Grundlage des Fernstraßenausbaugesetzes von 2015?

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist kein Finanzierungsplan. Entscheidungen über Baufreigaben von Bedarfsplanvorhaben werden weiterhin nach dem Vorliegen des Baurechts und unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu treffen sein.

11. Wie plant die Bundesregierung die Verteilung der Bedarfsplanmittel innerhalb der einzelnen Bereiche des Bedarfsplans zwischen den Dringlichkeitskategorien „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ und „Vordringlicher Bedarf“?

Das BMDV erstellt den Investitionsrahmenplan (IRP) für die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auf Grundlage der in den jeweiligen Ausbaugesetzen (Fernstraßenausbaugesetz, Wasserstraßenausbaugesetz, Bundesschienenwegebauausbaugesetz) enthaltenen Bedarfsplänen. Der IRP 2019 bis 2023 ist das zentrale Instrument der mittel- bis langfristigen Planungen. Ferner wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der Webseite des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr verwiesen (abrufbar unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/investitionsrahmenplan-2019-2023.pdf?__blob=publicationFile).

12. Inwieweit werden die Mittel aufgeteilt zwischen den Verbindungsfunktionsstufe (VFS) 0 und VFS 1 sowie den weiteren VFS der Bundesstraßen?

Es erfolgt keine Differenzierung innerhalb des Vordringlichen Bedarfs oder nach Verbindungsfunktionsstufen.

13. Wie ist der Stand der Umsetzung bei Maßnahmen in den Dringlichkeitskategorien „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ bzw. „Vordringlicher Bedarf“?

Gemäß § 7 des Bundesschienenwegegesetzes, § 7 des Fernstraßenausbaugesetzes und § 6 des Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes berichtet das BMDV dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Ausbaus der Bundesverkehrswege im Rahmen des sog. Verkehrsinvestitionsberichts. Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der Webseite des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr verwiesen (abrufbar unter: https://www.bmv.i.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehrsinvestitionsbericht-2020.pdf?__blob=publicationFile).

14. Plant die Bundesregierung, künftig alle Neubaustraßenprojekte auf den Kostenprüfstand zu stellen (Quelle: <https://www.rnd.de/politik/gruene-ku-endigen-an-ampel-stellt-alle-neubaustrassenprojekte-auf-den-kosten-pruefstand-E2WPCMGJPNCTVH7MFJHDMI7ATE.html>, zuletzt abgerufen am 1. August 2022), und wenn ja, wie ist dieser Prüfprozess ausgestaltet?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 8 verwiesen.

15. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, wie sich das Verkehrsaufkommen auf Bundesfernstraßen prozentual im Jahr 2030 bzw. im Jahr 2040 verändern wird, und wenn ja, welche (bitte nach PKWs, leichten LKWs, LKWs und sonstigen Fahrzeugen unterteilen)?

Zur Aufstellung des BVWP 2030 wurde im Auftrag des BMDV die wissenschaftlich fundierte Verkehrsprognose mit dem Zieljahr 2030 erarbeitet (Verkehrsprognose 2030).

Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der Webseite des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr verwiesen (abrufbar unter: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2030.html>). Derzeit wird im Auftrag des BMDV die Verkehrsprognose 2040 erstellt.

16. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Länder bei der Umsetzung der Projekte im Bundesverkehrswegeplan 2030 einzubinden, und wenn ja, wie sieht diese Einbindung konkret aus?

Wo immer dies rechtlich oder fachlich geboten ist, erhalten die Länder die Möglichkeit der Mitwirkung bzw. der Stellungnahme.

17. Welchen Einfluss haben ggf. abweichende Positionen zwischen Bund und Ländern auf die Prioritäten bei der Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2030?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 16 verwiesen.

18. Plant die Bundesregierung konkrete Maßnahmen, um die zeitnahe Umsetzung von in Planung befindlichen bzw. bereits begonnenen Verkehrsinfrastrukturprojekten in Deutschland trotz steigender Baupreise sicherzustellen, und wenn ja, welche?

Insbesondere im Zusammenhang mit den Kriegsereignissen in der Ukraine und der in der Folge verhängten weltweiten Sanktionen gegen Russland verzeichnen die Preise verschiedener Baustoffe einen extremen Anstieg. Um den Auswirkungen für kommende und laufende Baumaßnahmen entgegenzuwirken, hat das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen mit Erlass vom 25. März 2022 Sonderregelungen für den Vergabebereich getroffen. Entsprechendes ist für die Geschäftsbereiche des BMDV umgesetzt worden. Diese befristeten Sonderregelungen wurden im Juni 2022 nochmals verlängert.

Für den Bereich der Bundesfernstraßen wird darauf hingewiesen, dass derzeit für die Haushaltsjahre 2022 und 2023 keine Erkenntnisse vorliegen, dass die Durchführung von im Bau befindlichen Maßnahmen durch steigende Baupreise beeinträchtigt wäre.

19. Wann ist mit konkreten Ergebnissen der vom Kabinett am 21. Januar 2022 eingerichteten ressortübergreifenden Steuerungsgruppe Planungsbeschleunigung unter Federführung des Bundeskanzleramtes zu rechnen?
 - a) Welche Ressorts sind auf welcher Ebene in der Steuerungsgruppe Planungsbeschleunigung beim Bundeskanzleramt vertreten (bitte nach Ressorts, Zuständigkeiten und Teilnehmern getrennt auflisten)?
 - b) Welche Länder und Kommunen sind in der Steuerungsgruppe Planungsbeschleunigung beim Bundeskanzleramt vertreten?
 - c) Welche Nichtregierungsorganisationen sind in der Steuerungsgruppe Planungsbeschleunigung beim Bundeskanzleramt vertreten?
 - d) Wie oft hat die Steuerungsgruppe Planungsbeschleunigung beim Bundeskanzleramt bisher getagt?
 - e) Welche Maßnahmen werden in diesem Zusammenhang für die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur umgesetzt?
 - f) Wann sollen erste Maßnahmen in diesem Zusammenhang umgesetzt werden?

Die Fragen 19 bis 19f werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat Anfang des Jahres 2022 einen Prozess angestoßen, um Infrastrukturvorhaben, auch im Verkehrsbereich, in schlankeren und stärker digitalisierten Verfahren beschleunigt umzusetzen. Die dazu eingesetzte ressortübergreifende Steuerungsgruppe Planungsbeschleunigung unter Federführung des Bundeskanzleramtes setzt sich aus den beteiligten Fachressorts Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, Bundesministerium der Finanzen, Bundesministerium des Innern und für Heimat, Bundesministerium der Justiz, BMDV, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, Bundesministerium für Bildung und Forschung und Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen zusammen, die auf Staatssekretärsbene vertreten sind. Sie hat bis dato sechs Mal getagt. Konkrete Maßnahmen, um Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen, wurden von der Bundesregierung bereits auf den Weg gebracht. Das BMDV hat dabei Eckpunkte zur Digitalisierung der Planungs- und Genehmigungsverfahren eingebracht. Sie betreffen u. a. die standardmäßige Nutzung der Gebäudedatenmodellierung Building Information Modeling und den Aufbau eines Gigabit-Grundbuchs. In das geplante Herbstpaket der Bundesregie-

zung wird das BMDV rechtliche Anpassungen zur weiteren Vereinfachung und Straffung von Planungs- und Genehmigungsverfahren einbringen. Die Einbindung der Länder erfolgt über den geplanten Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung.

