

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Victor Perli, Dr. Gesine Löttsch, Jörg Cezanne, Christian Görke, Susanne Hennig-Wellsow, Ina Latendorf, Caren Lay, Ralph Lenkert, Martina Renner, Bernd Riexinger, Janine Wissler und der Gruppe Die Linke

Die Autobahn GmbH des Bundes – Investitionen in Erhaltung und Bedarfsplanmaßnahmen

Die Autobahn GmbH des Bundes (im Folgenden: Autobahn GmbH) verwaltet, betreibt, plant und baut seit 2021 im Wesentlichen die Autobahnen in Deutschland, teils auch die Bundesstraßen.

Die Fraktionen der Bundesregierung von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP haben in ihrem Koalitionsvertrag den Grundsatz „einen stärkeren Fokus auf Erhalt und Sanierung legen“ (S. 38) verankert. Dennoch stiegen im Bundeshaushalt 2024 gegenüber dem Vorjahr die Ausgaben für Bedarfsplanmaßnahmen um 17,8 Prozent (von 1,842 Mrd. Euro auf 2,169 Mrd. Euro), die für Erhaltung jedoch nur um 5,2 Prozent (von 3,269 Mrd. Euro auf 3,439 Mrd. Euro).

Seit 2022 treiben das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und die Autobahn GmbH im Bereich Erhaltung das Projekt „Brückenmodernisierung“ voran (www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/brueckenmodernisierung.html). Der Bundesrechnungshof hat in einem Bericht dazu vom 9. Januar 2024 an den Haushaltsausschuss (HHA) des Deutschen Bundestages (HHA-Drucksache 20/5958) gewarnt, „ohne weitere Maßnahmen wird die Autobahn GmbH den Verfall der Autobahnbrücken nicht stoppen können“.

Hinsichtlich der Verwaltung, des Betriebs und der Planungsleistungen der Autobahn GmbH stellt sich die Frage, wie groß die Kostenvorteile gegenüber der früheren Auftragsverwaltung durch die Länder sind.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Was hat die Bundesregierung getan, um bei den Bundesfernstraßen den im Koalitionsvertrag verankerten Grundsatz „einen stärkeren Fokus auf Erhalt und Sanierung legen“ (S. 38) umzusetzen?
2. Aus welchen Gründen hält es die Bundesregierung mit dem im Koalitionsvertrag verankerten Grundsatz „einen stärkeren Fokus auf Erhalt und Sanierung legen“ (S. 38) für vereinbar, dass im Haushalt 2024 der Aufwuchs der Mittel für Bedarfsplanmaßnahmen mit 17,8 Prozent deutlich höher ist als der für Erhaltung mit 5,2 Prozent (Berechnung siehe Vorbemerkung der Fragestellenden)?

3. Wie hoch ist der bekannte bzw. absehbare Mittelbedarf für Erhaltung bei Bundesfernstraßen (bitte insgesamt sowie für dieses Jahr und die kommenden Jahre getrennt darstellen sowie nach Autobahnen und Bundesstraßen trennen)?
4. Wie hoch sind die für Erhaltung der Bundesfernstraßen zur Verfügung stehenden Mittel im aktuellen Bundeshaushalt bzw. in der mittel- und langfristigen Finanzplanung (bitte insgesamt sowie für dieses Jahr und die kommenden Jahre getrennt darstellen sowie nach Autobahnen und Bundesstraßen trennen)?
5. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung baureife Erhaltungsmaßnahmen bei Bundesfernstraßen, die aktuell wegen Mittelmangels nicht umgesetzt werden können (bitte ggf. einzelne Maßnahmen mit Mittelumfang auflisten sowie nach Autobahnen und Bundesstraßen trennen)?
6. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Ausschreibungen für Erhaltungsmaßnahmen bei Bundesfernstraßen, die in diesem Jahr wegen Mittelmangels abgebrochen werden mussten (bitte ggf. einzelne Ausschreibungen mit Mittelumfang auflisten sowie nach Autobahnen und Bundesstraßen trennen)?
7. Welche Projekte im Bereich Erhaltung bei Bundesfernstraßen konnten bzw. können absehbar aufgrund der während der Amtszeit der aktuellen Regierung beschlossenen Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung schneller umgesetzt werden (bitte mit Mittelumfang auflisten und begründen, warum es gegenüber der alten Rechtslage schneller ging bzw. gehen wird)?
8. Ausgaben in welcher Höhe in diesem Jahr und in den kommenden Jahren hält die Bundesregierung für nötig, um das Projekt „Brückenmodernisierung“ umzusetzen (bitte nach Jahren getrennt auflisten)?
9. Mittel in welcher Höhe stehen in diesem Jahr und in den kommenden Jahren für das Projekt „Brückenmodernisierung“ zur Verfügung (bitte nach Jahren getrennt auflisten)?
10. Wie viele Brücken mit welcher Brückenfläche hat die Autobahn GmbH 2023 modernisiert bzw. saniert?
11. Wie viele Brücken mit welcher Brückenfläche erwartet die Autobahn GmbH, jeweils 2024 und 2025 modernisieren bzw. sanieren zu können?
12. Welche Brückensanierungen bzw. Ersatzinvestitionen bei Brückenbauwerken werden von der Autobahn GmbH 2024 abgeschlossen (bitte Lage im Netz, Brückenfläche und Investitionssumme angeben)?
13. Welche Brückensanierungen bzw. Ersatzinvestitionen bei Brückenbauwerken werden von der Autobahn GmbH 2024 begonnen (bitte Lage im Netz, Brückenfläche und Investitionssumme angeben)?
14. Welche Brückensanierungen bzw. Ersatzinvestitionen bei Brückenbauwerken plant die Autobahn GmbH 2025 (bitte Lage im Netz, Brückenfläche und Investitionssumme angeben)?
15. Welche Auswirkungen auf die Restnutzungsdauer der Brückenbauwerke mit einem Traglastindex von IV und V hat nach Kenntnis der Bundesregierung das Ansinnen der Europäischen Union (EU), das zulässige Gesamtgewicht für Lkws auf 44 Tonnen – auch für Diesel-Lkws im grenzüberschreitenden Verkehr – anzuheben?

16. Ist für die Brückenbauwerke mit einem Traglastindex von IV und V eine generelle Freigabe für Lkws mit einem zulässigen Gesamtgewicht angesichts deren oft prekären Zustands vertretbar bzw. verantwortbar, und wenn ja, wie will die Bundesregierung eine erhebliche Verkürzung der Restnutzungsdauer durch die allgemeine Freigabe für Lkws mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 44 Tonnen ausschließen bzw. ihr entgegenwirken?
17. Ist das BMDV der Empfehlung des Bundesrechnungshofs aus seinem Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages zum Brückenmodernisierungsprogramm des Bundes für Autobahnbrücken vom 9. Januar 2024 (HHA-Drucksache 20/5958, S. 30) gefolgt (wenn nein, jeweils warum nicht),
 - a) dass „Mittel für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen eingespart werden“ sollten, um sie für die Erhaltung von Brücken zu verwenden,
 - b) dass geprüft werden soll, wie der Haushaltsgesetzgeber „Haushaltsmittel für die Erhaltung weiter erhöhen“ kann,
 - c) dass dafür „zumindest vorübergehend Mittel für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen eingespart werden“,
 - d) dass die Autobahn GmbH „in den kommenden Jahren ausschließlich Projekte aus dem Brückenmodernisierungsprogramm beginnen“ sollte und
 - e) dass dafür „Neu- und Ausbauprojekte in die Zukunft“ verschoben werden sollten?
18. Wie hat die Bundesregierung den im Koalitionsvertrag verankerten Grundsatz umgesetzt, dass es bis zur Bedarfsplanüberprüfung „eine gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte“ (S. 38) geben soll (bitte alle Termine nennen, an denen es eine Abstimmung zwischen den Koalitionspartnern gegeben hat)?
19. Wie hoch war bzw. ist nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich die Zahl der Lkw-Stellflächen an Autobahnen 2021, 2022, 2023, 2024 und 2025?
20. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell die Zahl der Lkw-Stellflächen an Autobahnen?
21. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell der Bedarf an insgesamt zusätzlich nötigen Lkw-Stellflächen an Autobahnen gegenüber dem aktuellen Ist-Stand?
22. Was hat die Bundesregierung getan, um bei der Autobahn das Ziel des Koalitionsvertrags zu Lkw-Stellflächen („Sichere Lkw-Stellflächen an und um Autobahnen werden wir ausbauen und telematisch optimieren“, S. 40) umzusetzen?
23. Prüft das BMDV weiterhin, ob die Planungsleistungen der Autobahn GmbH vom Titel 682 12-790 (Ausgaben der „Die Autobahn GmbH des Bundes“ für Betrieb, Planungsleistungen und Verwaltung) in den Investitionstitel 891 11-721 (Investitionen der „Die Autobahn GmbH des Bundes“) verschoben werden (vgl. www.tagesspiegel.de/politik/mehr-investitionen-in-die-schiene-bundesrechnungshof-kritisiert-ampel-haushalt-9074428.html), und ist für den Bundeshaushalt 2025 mit einer entsprechenden Änderung zu rechnen?

24. Welche Kooperationsvereinbarungen mit den Ländern hat die Autobahn GmbH des Bundes bzw. der Bund aktuell, und bis wann laufen diese nach aktuellem Stand (bitte einzeln mit Bundesland, Laufzeit, Gegenstand und finanziellem Umfang auflisten)?
25. Welche Belege hat die Bundesregierung dafür, dass jeweils Betrieb, Verwaltung und Planung der Autobahnen durch die Autobahn GmbH gegenüber der früheren Auftragsverwaltung durch die Länder günstiger ist (bitte, soweit möglich, auch zahlenmäßige Belege nennen)?
26. Was wurde nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils in den Jahren 2019 und 2020 vom Bund und von den Ländern für
 - a) Betrieb,
 - b) Verwaltung und
 - c) Planungsleistungenfür Autobahnen ausgegeben (bitte insgesamt und getrennt nach Bund und Ländern angeben)?
27. Um wie viele Euro haben sich gegenüber der früheren Auftragsverwaltung durch die Länder durch die Autobahn GmbH des Bundes die Kosten für
 - a) Betrieb,
 - b) Verwaltung bzw.
 - c) Planungsleistungenpro Autobahnkilometer gesenkt (nominal respektive inflationsbereinigt)?
28. Ist das BMDV der Empfehlung des Bundesrechnungshofs aus seinem Bericht vom 7. Juni 2023 an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages zur Bedarfsplanüberprüfung durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (HHA-Drucksache 20/3825, S. 16 f.) gefolgt (wenn ja, wie, und wenn nein, jeweils warum nicht),
 - a) die Leistungen des seit mindestens 2003 mit Aufgaben der Bundesverkehrswegeplanung beauftragten Ingenieurbüros bei der Bedarfsplanüberprüfung extern zu überprüfen, insbesondere durch Nutzung eines externen Gutachters bzw.
 - b) zu prüfen, wie es sich aus der Abhängigkeit des seit mindestens 2003 mit Aufgaben der Bundesverkehrswegeplanung beauftragten Ingenieurbüros lösen kann?
29. Hat das BMDV seine Ankündigungen bzw. Erwägungen aus dem in der Frage 28 genannten Bericht umgesetzt (wenn ja, wie, und wenn nein, jeweils warum nicht),
 - a) „umfassende Einblicks- und Zugriffsrechte in das Verfahren“ des seit mindestens 2003 mit Aufgaben der Bundesverkehrswegeplanung beauftragten Ingenieurbüros zu erlangen,
 - b) „detaillierte Schulungen von Mitarbeitenden des BMDV“ vorzunehmen bzw.

- c) bei „Ausschreibung von externen Leistungen für den Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 im Bereich des Verkehrsträgers Straße Informationsasymmetrien zwischen Auftragnehmer und -geber“ zu reduzieren?

Berlin, den 5. Juni 2024

Heidi Reichinnek, Sören Pellmann und Gruppe

