

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/11708 –

Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2030 durch die Bundesregierung

Vorbemerkung der Fragesteller

Um flächendeckend und übergreifend Projekte durchzuführen, wurde 2016 der Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) eingeführt (vgl. www.bvwp-projekte.de/). 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. www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf, S. 38).

Die Fragesteller interessiert vor diesem Hintergrund, ob die Bundesregierung eine konsequente Umsetzung der Verkehrsinfrastrukturprojekte des BVWP 2030 sicherstellen wird und welche Haltung die Bundesregierung zur Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur einnimmt.

Die Umsetzungsjahre von 2019 bis 2023 des BVWP 2030 waren bis zum Ende des vergangenen Jahres im „Investitionsrahmenplan 2019–2023 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“ (IRP) aufgelistet (vgl. bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/investitionsrahmenplan-2019-2023.html). Darin waren verkehrsträgerübergreifend der Investitionsbedarf für den Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur, den Ersatz und die Erhaltung der Bestandsnetze und sonstige Investitionen enthalten (vgl. bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/investitionsrahmenplan-2019-2023.html). Der IRP ist nach Auffassung der Fragesteller ein wichtiger Bestandteil für die Planungssicherheit im Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbau. Er ist ebenso dringend erforderlich für die Verlässlichkeit der Planungen der Bundesregierung: Die im IRP hinterlegte Verstetigung der öffentlichen Ausgaben sind ein Versprechen der Bundesregierung, notwendige Investitionen für die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur zu tätigen. Schließlich bringt der Plan auch zum Ausdruck, dass der BVWP 2030 das wichtigste Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung der Bundesregierung ist.

Bislang wurde nach Kenntnis der Fragesteller keine Aktualisierung bzw. Fortschreibung des IRP durch die Bundesregierung vorgenommen. Die Fragesteller möchten von der Bundesregierung erfahren, warum bislang keine Aktualisierung des IRP erfolgt ist, wie der Sachstand der aktuellen Projekte ist und welche Investitionen für die Jahre 2024 ff. geplant sind bzw. umgesetzt werden sollen.

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

Für die in den drei aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 entwickelten Bedarfsplänen enthaltenen Vorhaben hat der Deutsche Bundestag mit Beschluss der Ausbaugesetze einen Bedarf gesetzlich festgestellt. Bis zu etwaigen Anpassungen durch den Gesetzgeber gelten die aktuellen Bedarfspläne fort und setzen den Rahmen, die Vorhaben im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu realisieren.

2. Welche Verkehrsprojekte des BVWP 2030 werden noch im laufenden Jahr 2024 abgeschlossen (bitte tabellarisch und differenziert nach Ländern und Verkehrsträgern auflisten)?
3. Welche Verkehrsprojekte des BVWP 2030 wurden oder sollen in den Jahren 2023 und 2024 begonnen werden (bitte tabellarisch und differenziert nach Ländern und Verkehrsträgern auflisten)?
11. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Kosten für den Erhalt bzw. Ersatz der vom Bundesverkehrsminister mehrfach angeführten 4 000 maroden Autobahnbrücken und der zusätzlichen Brücken bei Bundesstraßen und Schienenstrecken ein?
19. Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand der Aus- und Neubauvorhaben der Bundesschienenwege aus dem IRP (bitte für die Vorhaben entsprechend der Projektliste – Schiene im IRP auflisten)?
20. Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand der Aus- und Neubauvorhaben der Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) aus dem IRP (bitte für die Vorhaben entsprechend der Projektliste – Bundesfernstraßen im IRP auflisten)?
21. Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand der Aus- und Neubauvorhaben der Bundeswasserstraßen aus dem IRP (bitte für die Vorhaben entsprechend der Projektliste – Bundeswasserstraßen im IRP auflisten)?
22. Wie viele und welche Projekte des IRP werden im Jahr 2024 fertiggestellt?
23. Wie viele und welche Projekte des IRP werden im Jahr 2025 fertiggestellt?
27. Wie ist der aktuelle Planungs- und Umsetzungsstand bezüglich der Projekte des Finanzierungs- und Realisierungsplans (FRP) 2021 bis 2025 für die Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung (bitte nach Bedarfsplan Teil A – „laufende Projekte“ und Bedarfsplan Teil B – „neu zu beginnende Projekte“ getrennt und tabellarisch auflisten)?

Die Fragen 2, 3, 11, 19, 20, 21, 22, 23 und 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) informiert über die bestehenden Finanzierungsbedarfe der Bundesverkehrswege im Rahmen seines umfassenden Berichtswesens.

Aufschluss über die Erhaltungs- und Ersatzbedarfe geben insbesondere die geltende Erhaltungsbedarfsprognose für den Straßenbaubereich (online abrufbar unter: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/erhaltungsbedarfsprognose.html>) sowie der jüngst aktualisierte Infrastrukturzustandsbericht der DB

InfraGO für den Schienenbereich (online abrufbar unter: https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb_node.html).

Mit Blick auf die Investitionen des Aus- und Neubaus berichtet das BMDV dem Deutschen Bundestag jährlich mit dem Verkehrsinvestitionsbericht gemäß der Ausbaugesetze für Wasserstraße, Schiene und Straße über den Fortgang des Ausbaus der Bundesverkehrswege.

Darüber hinaus berichtet das BMDV dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags regelmäßig zum 31. August eines Jahres zum aktuellen Kosten- und Sachstand aller Vorhaben der Bedarfspläne für Schiene, Straße und Wasserstraße, zuletzt übermittelt mit Schreiben vom 22. August 2023 (BMF Vorlage Nummer 254/2023). Die Neufassung des Berichts befindet sich derzeit in der Erarbeitung und wird dem Haushaltsausschuss auch in diesem Jahr fristgerecht zugeleitet werden.

4. Hat die Abstimmung über die laufenden Projekte im BVWP 2030, wie es im Koalitionsvertrag festgehalten ist, innerhalb der Bundesregierung bereits begonnen (vgl. www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf, S. 38), und wenn nein, wann wird mit der Abstimmung begonnen?
5. Wann ist mit einem Ergebnis der Abstimmung über die laufenden Projekte im BVWP 2030 zu rechnen, und wann wird der Deutsche Bundestag von der Bundesregierung darüber informiert?
6. Wie wird sich das Abstimmungsergebnis auf die Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ), den IRP und den Haushalt 2024 ff. auswirken?

Die Fragen 4 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die im Koalitionsvertrag enthaltene Aussage zur „gemeinsamen Abstimmung über die laufenden Projekte [bis zur BPÜ]“ richtet sich an die die Regierung tragenden Fraktionen. Weder zum Verfahrensstand noch zum Zeitplan können mithin Aussagen seitens des BMDV getroffen werden.

7. Was bedeutet die Aussage des Bundesministers für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, auf der Homepage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV), wie folgt: „Ich richte meine Verkehrspolitik an den tatsächlichen Begebenheiten aus, an Zahlen, Daten und Fakten und nicht an politischem Wunschenken. Die Ergebnisse der neuen Langfrist-Verkehrsprognose machen deutlich: Der Verkehr in Deutschland wird in jeder Hinsicht zunehmen. [...] Ich kämpfe dafür, dass die Menschen in unserem Land frei bestimmt ihren Mobilitätsbedürfnissen nachkommen können und unsere Wirtschaft wächst – auch dank einer guten Verkehrsinfrastruktur.“, anlässlich der Vorlage der gleitenden Langfristverkehrsprognose bis 2051 konkret für die Bedarfsplanüberprüfung des BVWP 2030, ist daraus abzulesen, dass das BMDV weiterhin plant, das zu bauen, was die Prognosen vorhersagen, und ist daraus abzulesen, dass Erhalt und Sanierung eine Priorität bekommen?

Die zentrale Grundlage der Analysen der BPÜ stellt die Strategische Langfrist-Verkehrsprognose 2040 bzw. dabei die Basisprognose 2040 (1. Prognosefall) dar. Gegenstand der Prognose ist die für das Prognosejahr 2040 unter den gesetzten Annahmen zu erwartende verkehrliche Entwicklung. Auf dieser Grundlage wird die BPÜ im Ergebnis Hinweise geben, ob weiterhin ein Bedarf für die in den drei Bedarfsplänen enthaltenen Projekte im Sinne des darin festge-

legten Ausbaumumfangs besteht bzw. ob es grundsätzlich eines anderen Ausbaumumfangs bedarf, für dessen Festlegung wiederum eine Entscheidung des Gesetzgebers herbeizuführen wäre. Grundsätzlich wird das BMDV den Erhalt und Ersatz der Verkehrsinfrastruktur des Bundes weiterhin prioritär bei der jährlichen Haushaltsaufstellung berücksichtigen.

8. Welche Kriterien werden für die Bedarfsplanüberprüfung maßgebend sein, und werden rechtliche Entwicklungen und Zielsetzungen seit der Aufstellung des BVWP 2030 im Jahr 2016 berücksichtigt?

Das BMDV informiert über die BPÜ umfassend auf seiner Internet-Präsenz, auf diese hier verwiesen wird: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplanung-ueberpruefung-bedarfsplaene.html>

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass jegliches Verwaltungshandeln der Bundesregierung die aktuelle Rechtslage und Zielsetzungen berücksichtigt.

9. Wurde im Rahmen des Infrastrukturdialogs – wie im Koalitionsvertrag für die 20. Legislaturperiode mit „dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplans“ vereinbart – eine Verständigung erzielt, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
10. Werden die Ergebnisse des Infrastrukturdialogs in die Bedarfsplanüberprüfung zum BVWP 2030 einbezogen, wenn das nicht vorgesehen ist, warum nicht, und stehen aus Sicht der Bundesregierung Aufwand und Nutzen des Infrastrukturdialogs in einem angemessenen Verhältnis?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Infrastrukturdialog mit Verbänden befindet sich derzeit in der Dialogphase. Das BMDV wird die Ergebnisse des Infrastrukturdialogs in einem Abschlussbericht zusammenfassen und diesen veröffentlichen. Außerdem ist zum Abschluss des Infrastrukturdialogs eine weitere Plenumsveranstaltung geplant.

12. In welchem Umfang werden Haushaltsmittel in den Bundeshaushalten der Jahre 2024 und 2025 und Planungskapazitäten bei der Autobahn GmbH des Bundes auf den Erhalt bzw. Ersatz der Brücken umgewidmet?

Aussagen über die Ist-Ausgaben von Haushaltsmitteln der Autobahn GmbH des Bundes können erst nach Abschluss des jeweiligen Haushaltsjahres getroffen werden.

13. Aus welchen Gründen erfolgte bislang keine Aktualisierung bzw. Fortschreibung des IRP durch das BMDV?
14. Wann erfolgt eine Aktualisierung bzw. Fortschreibung des IRP durch das BMDV, und wann wird der Deutsche Bundestag darüber informiert?
15. Welche Kriterien zieht die Bundesregierung bei der Planung der künftigen Umsetzung für die Aktualisierung bzw. Fortschreibung des IRP maßgebend heran?

16. Werden bei der Fortschreibung des IRP die Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung und die aktuelle Haushaltslage berücksichtigt, wenn ja, in welcher Form, und wenn nein, warum nicht?
17. Orientiert sich die Bundesregierung bei den Grundsätzen der Projektauswahl an den zurückliegenden Investitionsrahmenplänen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht, und welche Kriterien werden zurückgestellt bzw. kommen neu hinzu?

Die Fragen 13 bis 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es ist vorgesehen, den nächsten IRP nach Abschluss der laufenden BPÜ für den Betrachtungszeitraum 2025 bis 2029 (inkl. der nachrichtlichen Betrachtung des Jahres 2024) aufzustellen, um deren Ergebnisse berücksichtigen zu können. Die Vorbereitungen zur Erarbeitung des IRP haben begonnen.

Wie bei zurückliegenden Investitionsrahmenplänen erfolgt die Aufstellung weiterhin grundsätzlich planungsstandorientiert. Darüber hinaus bilden die gemäß Finanzplanung des Bundes voraussichtlich verfügbaren Haushaltsmittel eine wesentliche Grundlage für die Aufstellung der Projektlisten bzw. der Planungen.

Für alle „neu zu beginnenden Vorhaben“ der kommenden Planung werden aktualisierte Nutzen-Kosten-Berechnung nach BVWP-Methodik durchgeführt, unter Verwendung aktualisierter Kosten- und Wertansätze sowie eines aktualisierten Verkehrsmengengerüstes.

18. Plant die Bundesregierung, den Anteil an Investitionen in Sanierung und Erhalt zu erhöhen, wenn ja, wann und inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung hat mit dem Bundeshaushalt 2024 die für Erhalt- und Ersatz bereitstehenden Haushaltsmittel zuletzt auf ein Rekordniveau angehoben. Die Bundesregierung bereitet derzeit den Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2025 nebst einer neuen mittelfristigen Finanzplanung vor. Erst im Anschluss an die entsprechende Beschlussfassung kann verlässlich über die künftige Investitionsplanung Auskunft gegeben werden.

24. Wie hoch waren die im IRP veranschlagten Investitionsmittel im Vergleich zu den tatsächlich getätigten Investitionen im Bereich Bundes-schienenwege in den Jahren 2022 und 2023 (bitte nach Jahren getrennt und tabellarisch auflisten)?
25. Wie hoch waren die im IRP veranschlagten Investitionsmittel im Vergleich zu den tatsächlich getätigten Investitionen im Bereich Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) in den Jahren 2022 und 2023 (bitte nach Jahren getrennt und tabellarisch auflisten)?
26. Wie hoch waren die im IRP veranschlagten Investitionsmittel im Vergleich zu den tatsächlich getätigten Investitionen im Bereich Bundeswasserstraßen in den Jahren 2022 und 2023 (bitte nach Jahren getrennt und tabellarisch auflisten)?

Die Fragen 24 bis 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Investitionsrahmenplan 2019 bis 2023 ist wie auch der Bundesverkehrswegeplan 2030 kein Finanzierungsplan. Neben einer nachrichtlichen Auswei-

sung der zum Erscheinungszeitpunkt aktuell gültigen mittelfristigen Finanzplanung erfolgte insofern auch keine Veranschlagung von Investitionsmitteln.

Folgend ausgewiesene Investitionen wurden in den Jahren Jahr 2022 und 2023 in die Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) und Bundeswasserstraßen getätigt (in Mrd. Euro).

Getätigte Investitionen im Jahr 2022

Bundesfernstraßen			
		BAB	Bstr.
	Investitionen		8,01
davon	(I) Erhalt- und Ersatz	3,35	1,39
davon	(II) Aus- und Neubau	1,69	0,78
davon	(III) sonstige Investitionen		0,80
Bundesschienenwege Kapitel 1202			
	Investitionen		9,93
davon	(I) Erhalt- und Ersatz		5,31
davon	(II) Aus- und Neubau		1,79
davon	(III) sonstige Investitionen		2,83
Bundeswasserstraßen Kapitel 1203			
	Investitionen		1,16
davon	(I) Ersatz/ Aus- und Neubau		0,68
davon	(II) Erhaltung		0,45
davon	(III) sonstige Investitionen		0,04

Getätigte Investitionen im Jahr 2023

Bundesfernstraßen			
		BAB	Bstr.
	Investitionen		8,94
davon	(I) Erhalt- und Ersatz	3,93	1,54
davon	(II) Aus- und Neubau	1,72	0,88
davon	(III) sonstige Investitionen		0,86
Bundesschienenwege Kapitel 1202			
	Investitionen		9,08
davon	(I) Erhalt- und Ersatz		5,37
davon	(II) Aus- und Neubau		1,90
davon	(III) sonstige Investitionen		1,82
Bundeswasserstraßen Kapitel 1203			
	Investitionen		1,00
davon	(I) Ersatz/ Aus- und Neubau		0,54
davon	(II) Erhaltung		0,44
davon	(III) sonstige Investitionen		0,02

28. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind gegenwärtig mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 befasst
- im BMDV (bitte nach Abteilungen und Referaten getrennt auflisten),
 - bei der Autobahn GmbH des Bundes (bitte nach Abteilungen und Referaten getrennt auflisten),

- c) beim Fernstraßen-Bundesamt (bitte nach Abteilungen und Referaten getrennt auflisten),
- d) beim Eisenbahn-Bundesamt (bitte nach Abteilungen und Referaten getrennt auflisten),
- e) bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (bitte nach Abteilungen und Referaten getrennt auflisten) und
- f) bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (bitte nach Abteilungen und Referaten getrennt auflisten)?

Die Fragen 28 bis 28f werden gemeinsam beantwortet.

Das Bundeskabinett hat am 3. August 2016 den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 sowie die Entwürfe der Ausbaugesetze für die Bundesschienen-, Bundesfernstraßen- und Bundeswasserstraßenwege beschlossen. Die Umsetzung der den Ausbaugesetzen als Anlage beigefügten Bedarfspläne ist eine wesentliche Aufgabe des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr sowie der genannten weiteren Organisationen, die weder eine abschließende Abgrenzung der hierfür eingesetzten Personalressourcen noch eine trennscharfe Auflistung nach Abteilungen und Referaten erlaubt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.