

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Victor Perli, Dr. Gesine Löttsch, Jörg Cezanne, weiterer Abgeordneter und der Gruppe Die Linke  
– Drucksache 20/11704 –**

### **Die Autobahn GmbH des Bundes – Investitionen in Erhaltung und Bedarfsplanmaßnahmen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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](http://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.

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)?

Die Fragen 1 und 2 werden gemeinsam beantwortet.

Das bereits im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 aufgeführte Prinzip „Erhalt vor Aus- und Neubau“ wurde und wird dadurch umgesetzt, dass die gemäß der Erhaltungsbedarfsprognose 2030 notwendigen Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen in das bestehenden Bundesfernstraßennetz vorrangig in das Gesamtbudget eingestellt werden. Das danach noch verfügbare Investitionsvolumen wird überwiegend für die vordringlichen Aus- und Neubauvorhaben eingeplant.

Der gleiche Grundsatz wurde im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2024 angewandt.

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)?

Die bestehende Erhaltungsbedarfsprognose für den BVWP 2030 wurde für den Zeitraum von 2016 bis 2030 erstellt. Der prognostizierte Finanzbedarf beinhaltet alle relevanten Anlagenteile der Straßeninfrastruktur an Bundesfernstraßen, d. h. Fahrbahnen, Ingenieurbauwerke, sonstige Anlagenteile, Nebenanlagen und Radwege. Insbesondere wegen der hohen Baupreissteigerungen der letzten Jahre ist der prognostizierte Finanzbedarf der Erhaltungsbedarfsprognose 2016 bis 2030 nicht mehr aktuell.

Auf Grundlage aktualisierter Bestandsdaten und Daten aus der Zustandserfassung und -bewertung sowie unter Berücksichtigung der Baupreissteigerungen wird die Erhaltungsbedarfsprognose derzeit für die Bundesfernstraßen neu erstellt. Die Fertigstellung ist im Laufe des Jahres 2024 geplant.

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)?

Die nachfolgende Tabelle zeigt die in der aktuellen Finanzplanung bis 2027 auf Basis der Erhaltungsbedarfsprognose bis 2030 zur Verfügung stehenden Erhaltungsmittel für die Bundesstraßen in Mio. Euro.

2024	2025	2026	2027
1 314	1 345	1 332	1 332

Der Autobahn GmbH des Bundes stehen in der aktuellen Finanzplanung bis 2027 beim Titel 891 11 folgende Investitionsmittel zur Verfügung (in Mio. Euro).

2024	2025	2026	2027
6 033	6 288	6 223	6 264

Eine verbindliche Aufteilung auf die Ausgabenbereiche im Titel 891 11 erfolgt erst mit Aufstellung des jeweiligen Haushaltsentwurfs. Basierend auf der Erhaltungsbedarfsprognose bis 2030 stehen der Autobahn GmbH des Bundes im Jahr 2024 für die Erhaltung 3 439 Mio. Euro zur Verfügung.

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)?

Nein.

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)?

Nein.

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)?

Zur Erneuerung von Brückenbauwerken im Zuge von Bundesfernstraßen ist im Genehmigungsbeschleunigungsgesetz im Verkehrsbereich geregelt, dass für Ersatzneubauten mit baulicher Erweiterung im Vorgriff auf einen späteren Ausbau der Strecke keine Genehmigung (§ 17 Absatz 1 Satz 3 Nummer 2 und Satz 4 des Bundesfernstraßengesetzes) und keine Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 14c des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung) erforderlich ist.

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?

Die Fragen 8 bis 15 werden gemeinsam beantwortet.

Aus wissenschaftlichen Untersuchungen ist bekannt, dass die älteren, nach nationalen Normen bemessenen Brücken, insbesondere jene mit einem Traglastindex von IV und V, nicht oder nur eingeschränkt in der Lage sind, höhere Verkehrsbeanspruchungen infolge massenhafter schwererer LKW als 40 t bei einer generellen Erhöhung zu verkraften.

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?

Die Diskussionen zur Richtlinie 96/53/EC auf EU-Ebene sind noch nicht abgeschlossen. Gemeinsam mit anderen Mitgliedstaaten hat sich Deutschland dafür ausgesprochen, die zulässige Achslast bei 11,5 t zu belassen. Weiterhin setzt sich Deutschland für eine Begrenzung des zusätzlichen Gewichts auf 2 t für emissionsfreie Fahrzeuge ein, die innerhalb eines Positivnetzes fahren dürften, wenn dieses für höhere Verkehrsbeanspruchungen ausgelegt ist. Als Positivnetz wird das TEN-T-Kernnetz angesehen, welches vom Brückenmodernisierungsnetz abgedeckt wird und bis ca. 2032 modernisiert sein wird. Zusätzlich wird eine Kontrolle der Achslasten über onboard-Wiegesysteme angestrebt, um Überladungen wirkungsvoll zu bekämpfen.

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?

Die im Bericht des Bundesrechnungshofes (BRH) enthaltenen Hinweise zur Priorisierung der Bauwerksmodernisierungen, der Steuerung des Gesamtprogramms und einer Verbesserung der Personalsituation wurden geprüft und, sofern möglich, umgesetzt.

Bei der Autobahn GmbH des Bundes hat die Brückenmodernisierung höchste Priorität. Um die Umsetzung des Brückenmodernisierungsprogramms weiter zu beschleunigen, wird die Autobahn GmbH des Bundes fachtechnische, finanzielle, strukturelle und personelle Rahmenbedingungen weiter verbessern. So wird in der Zentrale der Autobahn GmbH des Bundes ein Kompetenzzentrum Brückenmodernisierung eingerichtet, das das Gesamtprogramm über alle Niederlassungen der Autobahn GmbH des Bundes hinweg steuern, evaluieren und priorisieren wird. Das Brückenkompetenzzentrum soll seine Arbeit im Sommer 2024 aufnehmen.

Die vom BRH empfohlene alleinige Fokussierung auf das Brückenmodernisierungsprogramm würde den gesetzlich übertragenen Aufgaben nicht gerecht werden.

- 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)?

Die im Koalitionsvertrag enthaltene Aussage zur gemeinsamen Abstimmung über die laufenden Projekte bis zur Überprüfung der Bedarfspläne richtet sich an die die Regierung tragenden Fraktionen. Weder zum Verfahrensstand noch zum Zeitplan können mithin Aussagen seitens des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) getroffen werden. Sollte ein Abstimmungsergebnis vorliegen, wird das BMDV dieses hinsichtlich seiner verwaltungsseitigen Umsetzung prüfen.

- 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?

Die Fragen 19 und 20 werden gemeinsam beantwortet.

Nach Kenntnis der Bundesregierung gibt es 82 500 Lkw-Abstellmöglichkeiten auf den Rastanlagen des Bundes und den Autohöfen in der Nähe der 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?

Die Fragen 21 und 22 werden gemeinsam beantwortet.

Die Schaffung neuer Lkw-Parkmöglichkeiten auf den Rastanlagen ist eine wichtige Daueraufgabe. Trotz wesentlicher Erhöhung der Abstellmöglichkeiten für Lkw an Bundesautobahnen in den letzten Jahren bestehen weiterhin Engpässe an den Rastanlagen; vor allem in den Nachtstunden. Die Bundesregierung hat daher einen 5-Punkte-Plan entwickelt, um die Schaffung zusätzlicher Lkw-Stellplätze weiter voranzutreiben. Dieser enthält folgende Maßnahmen:

#### 1. Realisierung von neuen Lkw-Stellplätzen

2022 und 2023 wurden auf den Rastanlagen des Bundes insgesamt 781 neue Lkw-Stellplätze errichtet. Nach Angaben der Autobahn GmbH des Bundes ist für 2024 und 2025 die Verkehrsfreigabe von insgesamt rund 1 400 neuen Lkw-Stellplätzen geplant. Hierfür steht ein Investitionsvolumen von jährlich 100 Mio. Euro für den Neu-, Um- und Ausbau von Rastanlagen an Autobahnen zur Verfügung.

#### 2. Verstärkter Einsatz telematischer Parkverfahren

Mit Hilfe von telematischen Parkverfahren kann die vorhandene Fläche auf Rastanlagen durch komprimiertes Parken unter bestimmten Bedingungen besser genutzt werden. Derzeit sind deutschlandweit vier Anlagen mit einer telematisch gesteuerten Optimierung der vorhandenen Parkflächen auf den Bundesautobahnen in Betrieb. Um den Einsatz telematischer Parkverfahren weiter voranzutreiben, sollen bis Ende 2025 drei weitere Rastanlagen mit telematischen Parkverfahren fertiggestellt werden – wovon eine Anlage 2024 in den Bau geht.

#### 3. Digitale Lkw-Parkstandserfassung

Um die Belegung des Lkw-Parkraums auf den Rastanlagen zu erfassen, um dadurch gezielte Informationen über freie Stellplätze an die Lkw-Fahrer geben zu können und um den Lkw-Parksuchverkehr zu verringern, wird ein Stellplatzinformationsdienst auf Basis der Auswertung von Lkw-Mautdaten konzipiert, mit dem aus Lkw-Positionsdaten Belegungsstände von Lkw-Stellplätzen an sämtlichen Rastanlagen bundesweit ermittelt werden können. Die Entwicklung des Stellplatzinformationsdienstes startet 2024 und die Umsetzung soll bis Mitte 2026 abgeschlossen sein.

#### 4. Effektive Nutzung des vorhandenen Lkw-Parkraums

Die effektive Ausnutzung des vorhandenen Parkraums, z. B. die Freigabe der Pkw-Stellflächen für Lkw in den Nachtstunden oder das Rückwärtsparken für Lkw, sind Innovationen, die dazu beitragen, mehr Lkw-Stellflächen auf Rastanlagen zur Verfügung zu stellen. Derzeit sind bereits drei Pilotanlagen mit Stellflächen für rückwärtsparkende Lkw unter Verkehr, drei Rastanlagen werden 2024 realisiert und weitere fünf Rastanlagen sollen bis Mitte 2026 fertiggestellt werden. Zudem läuft zurzeit eine Untersuchung zur Flächenoptimierung auf Rastanlagen, bei der Optimierungspotentiale auf bestehenden Rastanlagen ausgearbeitet werden und bei zukünftigen Rastanlagenprojekten berücksichtigt werden.

5. Förderprogramm für private Investitionen im Nahbereich von Bundesautobahn-Anschlussstellen

Zur Schaffung von zusätzlichen Lkw-Stellplätzen ist im Juli 2021 ein Förderprogramm aufgelegt worden, das mit einem Volumen von 110 Mio. Euro bis Ende 2024 auf private Investitionen im Nahbereich von Autobahnanschlussstellen für Neu- und Ausbaumaßnahmen bzw. auf die Ertüchtigung von sonstigen Flächen (z. B. Parkflächen auf Betriebshöfen privater Unternehmen) abzielt.

Die Erfahrungen sind insbesondere angesichts der schwierigen Umstände der beiden vergangenen Jahre mit den Auswirkungen der Corona- und Ukraine Krise gerade auf die Transport- und Baubranche positiv.

Von bislang 1 346 bewilligten Lkw-Parkständen mit einem Fördervolumen von rund 50 Mio. Euro sind bereits 918 für den Verkehr freigegeben worden.

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](http://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?

Eine Verschiebung der ausgewiesenen Planungsleistungen der Autobahn GmbH des Bundes vom Titel 682 12 in den Investitionstitel 891 11 ist nicht vorgesehen.

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)?

Nach Angaben der Autobahn GmbH des Bundes bestehen aktuell noch 32 Einzelkooperationsvereinbarungen (E-KOV):

Land	Gegenstand	Laufzeit	Anzahl
BW	Betriebsdienst, Verkehrszentrale	09/2025	6
		12/2025	1
BY	Projektsicherung Projektsicherung Tunnelüberwachung	06/2025	2
		06/2029	1
		12/2030	1
BE	Tunnelüberwachung	12/2024	1
HB	Verkehrszentrale	12/2025	1
HH	Projektsicherung Tunnelüberwachung Lichtsignalanlagen	12/2024	1
		12/2025	1
		12/2025	1
HE	Projektsicherung Verkehrszentrale	12/2026	1
		12/2028	1
MV	Verkehrszentrale Betriebsdienst	12/2025	1
		12/2028	1
NI	Betriebsdienst Verkehrszentrale Fernmeldemeisterei	04/2025	1
		12/2025	1
		12/2025	1



Land	Gegenstand	Laufzeit	Anzahl
NW	Betriebsdienst	09/2025	1
	Verkehrszentrale	12/2025	1
RP	Betriebsdienst	09/2025	2
SN	Tunnelüberwachung	12/2025	1
SH	Projektsicherung	12/2024	1
	Betriebsdienst	09/2025	1
	Fernmeldemeisterei	12/2028	1
TH	Tunnelüberwachung	12/2030	1

Der finanzielle Umfang der einzelnen Vereinbarungen richtet sich nach Angaben der Autobahn GmbH des Bundes nach den tatsächlich angefallenen Kosten, die dem Leistungserbringer auf Nachweis erstattet werden. Eine pauschale Angabe zu den Kosten ist daher nicht möglich.

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) Planungsleistungen
 für 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) Planungsleistungen
 pro Autobahnkilometer gesenkt (nominal respektive inflationsbereinigt)?

Die Fragen 25 bis 27 werden gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Auftragsverwaltung der Bundesautobahnen bis 31. Dezember 2020 wurden die Kosten für Verwaltung und Planungsleistungen durch die Länder getragen. Informationen zur Höhe der Kosten der Länder liegen der Bundesregierung nicht vor.

Die Kosten für den Betrieb setzen sich aus den Kosten für den Straßenbetriebsdienst und den Kosten für das Verkehrsmanagement zusammen.

Die Kosten für das Verkehrsmanagement wurden ebenfalls durch die Länder getragen. Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

Die Kosten für den Straßenbetriebsdienst an Bundesautobahnen wurden vom Bund getragen und waren in den Haushaltstiteln 521 11 „Betriebsdienst (Bundesautobahnen)“, 811 12 „Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesautobahnen)“ und 812 13 „Erwerb von Geräten (einschließlich Stahl Flachstraßen) und Maschinen mit Ausgaben von mehr als 5 000 Euro im Einzelfall (Bundesautobahnen)“ abgebildet. Die Ausgaben des Bundes für die Jahre 2019 und 2020 können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden: in Mio. Euro.



Haushaltstitel des Einzelplans 12	2019	2020
521 11	662	729
811 12	44	70
812 13	26	36
Summe Bund	732	835

Informationen, ob die Länder im Rahmen der Auftragsverwaltung darüber hinaus gegebenenfalls weitere Ausgaben für den Straßenbetriebsdienst an Bundesautobahnen geleistet haben, liegen der Bundesregierung nicht vor.

In den Jahren 2019 und 2020 kommen zu den bereits genannten Kosten des Bundes für den Straßenbetriebsdienst noch Ausgaben des Bundes zur Vorbereitung des Übergangs der Verwaltung der Bundesautobahnen auf den Bund zum 1. Januar 2021 hinzu. Diese beliefen sich im Jahr 2019 auf 69 Mio. Euro und im Jahr 2020 auf 332 Mio. Euro.

Ein Vergleich zwischen den Kosten der Auftragsverwaltung der Bundesautobahnen durch die Länder (bis 31. Dezember 2020) und den Kosten der Bundesverwaltung der Bundesautobahnen durch die Autobahn GmbH des Bundes (ab 1. Januar 2021) ist nicht möglich, da die Kosten der Länder im Rahmen der Auftragsverwaltung der Bundesautobahnen nicht bekannt sind.

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),
- 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.
  - 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),
- „umfassende Einblicks- und Zugriffsrechte in das Verfahren“ des seit mindestens 2003 mit Aufgaben der Bundesverkehrswegeplanung beauftragten Ingenieurbüros zu erlangen,
  - „detaillierte Schulungen von Mitarbeitenden des BMDV“ vorzunehmen bzw.
  - bei „Ausschreibung von externen Leistungen für den Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 im Bereich des Verkehrsträgers Straße Informationsasymmetrien zwischen Auftragnehmer und -geber“ zu reduzieren?

Die Fragen 28 und 29 werden gemeinsam beantwortet.

Die extern zu vergebenden Leistungen bezüglich der Bundesverkehrswegeplanung werden seitens des BMDV unter Beachtung des geltenden Vergaberechts ausgeschrieben und vergeben. Es wird darauf hingewiesen, dass für die im Zusammenhang mit der Bundesverkehrswegeplanung zu bewältigenden, äußerst komplexen Aufgaben erfahrungsgemäß nur eine sehr geringe Anzahl an Ingenieurbüros spezialisiert ist.

Das BMDV setzt seine Ankündigungen im Hinblick auf den Bericht des BRH vom 7. Juni 2023 an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages zur Bedarfsplanüberprüfung schrittweise um. In diesem Zusammenhang wird auch die Umsetzung der Empfehlungen des BRH geprüft.

Bei der neu geschlossenen Rahmenvereinbarung zur Aktualisierung, Weiterentwicklung, Auswertung und Anwendung des Netzmodells der Bundesfernstraßen wurden umfassende Einblicks- und Zugriffsrechte des BMDV in das Verfahren vertraglich vereinbart. Durch entsprechende Personalgewinnung und durch Intensivierung der Zusammenarbeit mit dem Fernstraßen-Bundesamt (FBA) wurde die Expertise des BMDV im Bereich Verkehrsmodelle und Verkehrsnetze sukzessive weiter erhöht.

Einer der Schwerpunkte der Zusammenarbeit mit dem FBA wird die Qualitätssicherung der Gutachterleistungen sein. Ob vor diesem Hintergrund die zusätzliche Einbindung eines externen Gutachters zweckmäßig ist, wird nach Abschluss der Abstimmungen mit dem FBA zur Ausgestaltung der Qualitätssicherung entschieden werden.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*