

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Thomas Lutze, Bernd Riexinger, Dr. Gesine Löttsch, Klaus Ernst, Christian Görke, Susanne Hennig-Wellsow, Ina Latendorf, Caren Lay, Ralph Lenkert, Christian Leye, Pascal Meiser, Victor Perli, Alexander Ulrich, Dr. Sahra Wagenknecht, Janine Wissler und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Zwischenbilanz des Bundesverkehrswegeplanes 2030 – Fernstraßen- ausbaugesetz**

Da es im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN und der FDP ([https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag\\_2021-2025.pdf](https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf)) u. a. heißt, dass es „einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden (...) mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan“ geben solle, halten es die Fragesteller für erforderlich, eine Zwischenbilanz des Bundesverkehrswegeplanes 2030 (BVWP 2030) bzw. des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) zu ziehen. Dieses Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz) wurde zuletzt am 23. Dezember 2016 geändert, womit der BVWP 2030 nach den parlamentarischen Beratungen für die Bundesfernstraßen umgesetzt wurde. Die Bedarfe für Bundesfernstraßen werden in der Anlage zu diesem Gesetz, dem sogenannten Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, in insgesamt sechs verschiedene Kategorien unterteilt, mit denen die jeweilige Dringlichkeit der Umsetzung verbunden ist:

- Laufend und fest disponiert – Engpassbeseitigung,
- Laufend und fest disponiert,
- Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung,
- Vordringlicher Bedarf,
- Weiterer Bedarf mit Planungsrecht,
- Weiterer Bedarf.

„Das zentrale Bewertungsmodul des BVWP 2030 stellt die Nutzen-Kosten-Analyse dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle in Geldeinheiten darstellbaren positiven und negativen Projektauswirkungen gegenüberstellt“ ([https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile), S. 59 (bzw. 73)). Entsprechend den Kleinen Anfragen der Fraktion DIE LINKE. zur Bilanz des Bundesverkehrswegeplanes 2003 (Antworten der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksachen 18/9474 und 18/727) wird im Folgenden nach der Einstufung und Realisierung derjenigen Projekte mit einem besonders hohen Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von größer acht, derjenigen mit einem überdurchschnittli-

chen NKV von größer fünf bis acht und derjenigen mit einem besonders niedrigen NKV kleiner als drei gefragt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Kilometer Neubau von Bundesautobahnen sieht das Fernstraßenbaugesetz in jedem der 16 Bundesländer sowie insgesamt vor, und welche Anteile entfallen davon jeweils auf die verschiedenen Bedarfskategorien?
2. Wie viele Kilometer Ausbau von Bundesautobahnen sieht das Fernstraßenbaugesetz in jedem der 16 Bundesländer sowie insgesamt vor, und welche Anteile entfallen davon jeweils auf die verschiedenen Bedarfskategorien?
3. Wie viele Kilometer Neubau von Bundesstraßen sieht das Fernstraßenbaugesetz in jedem der 16 Bundesländer sowie insgesamt vor, und welche Anteile entfallen davon jeweils auf die verschiedenen Bedarfskategorien?
4. Wie viele Kilometer Ausbau von Bundesstraßen sieht das Fernstraßenbaugesetz in jedem der 16 Bundesländer sowie insgesamt vor, und welche Anteile entfallen davon jeweils auf die verschiedenen Bedarfskategorien?
5. Für welche der (neu) bewerteten Vorhaben des Fernstraßenbaugesetzes wurde im BVWP 2030 ein NKV von größer als acht errechnet, wie hoch waren jeweils die damals zugrunde gelegten Kosten, wie hoch sind die aktuell jeweils angenommenen Baukosten, und in welche Bedarfskategorie sind diese jeweils eingestuft?
6. Für welche der (neu) bewerteten Vorhaben des Fernstraßenbaugesetzes wurde im BVWP 2030 ein NKV von größer als fünf und nicht größer als acht errechnet, wie hoch waren jeweils die damals zugrunde gelegten Kosten, wie hoch sind die aktuell jeweils angenommenen Baukosten, und in welche Bedarfskategorie sind diese jeweils eingestuft?
7. Für welche der (neu) neubewerteten Vorhaben des Fernstraßenbaugesetzes wurde im BVWP 2030 ein NKV von kleiner als drei errechnet, wie hoch waren jeweils die damals zugrunde gelegten Kosten, wie hoch sind die aktuell jeweils angenommenen Baukosten, und in welche Bedarfskategorie sind diese jeweils eingestuft?
8. Welche der in den Fragen 5 bis 7 erfragten Vorhaben befanden sich zum 23. Dezember 2016 bereits in Planung oder im Bau?
9. Für welche der in den Fragen 5 bis 7 erfragten Vorhaben wurde nach dem 23. Dezember 2016 die Planung aufgenommen und/oder mit dem Bau begonnen?
10. Für welche der in Frage 5 erfragten Vorhaben wurde jeweils warum noch nicht mit den Planungen begonnen?
11. Für welche Vorhaben der beiden Bedarfskategorien „Laufend und fest disponiert – Engpassbeseitigung“ sowie „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ wurde jeweils warum noch nicht mit den Planungen begonnen?

12. Für welche Vorhaben der beiden Bedarfskategorien „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ und „Weiterer Bedarf“ wurde jeweils warum nach dem 23. Dezember 2016 die Planung aufgenommen und/oder mit dem Bau begonnen?
  - a) Welche Kosten sind für diese Vorhaben veranschlagt?
  - b) In welchem Verfahrensstand befinden sich diese Vorhaben?
  - c) Wann wurde warum die Entscheidung für den Bau jeweils vom wem getroffen?
13. Für wie viele Vorhaben, denen in der Umweltbewertung des BVWP 2030 eine hohe Umweltbetroffenheit bescheinigt wurde, wurde nach dem 23. Dezember 2016 die Planung aufgenommen und/oder mit dem Bau begonnen?
14. Wurden seit dem Jahr 2014 für Vorhaben, die nicht im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten waren, insbesondere nach § 6 des Fernstraßenbaugesetzes, mit der Planung und/oder mit dem Bau begonnen, und wenn ja,
  - a) welche Vorhaben sind das,
  - b) in welchem Verfahrensstand befinden sich diese Vorhaben,
  - c) welche Kosten sind für diese Vorhaben veranschlagt,
  - d) wann wurde warum die Entscheidung für den Bau jeweils vom wem getroffen?
15. Welche Abschnitte von Bundesstraßen wurden seit dem 1. Januar 2017 außerhalb des gesetzlichen Bedarfsplanes in jeweils welchem Bundesland dreistreifig ausgebaut, befinden sich im Bau oder in Planung bzw. sind planfestgestellt?
16. Wie viele Wechselsverkehrszeichen (WVZ) wurden seit dem Jahr 2017 auf wie vielen Kilometern Autobahn eingerichtet, und wie viele Kilometer Autobahn sind damit insgesamt ausgestattet?
17. Wie viele temporäre Seitenstreifenfreigaben (TSF) wurden seit dem Jahr 2017 auf wie vielen Kilometern Autobahn durchgeführt, und wie viele Kilometer Autobahn sind insgesamt mit TSF ausgestattet?
18. Welche Summen waren laut BVWP 2030 jeweils für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen in den 16 Bundesländern vorgesehen, und welche Investitionen wurden seit dem Jahr 2017 bis einschließlich des Jahres 2022 dafür tatsächlich getätigt (bitte jeweils insgesamt sowie getrennt auch nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen angeben)?
19. Welche Summen waren laut BVWP 2030 jeweils für den Erhalt von Bundesfernstraßen in den 16 Bundesländern vorgesehen, und welche Investitionen wurden seit dem Jahr 2017 bis einschließlich des Jahres 2022 dafür tatsächlich getätigt (bitte jeweils gesamt sowie getrennt nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen angeben)?
20. Für wie viele und welche Bundesautobahnbrücken wurde seit dem 1. Januar 2017 festgestellt, dass sie so in ihrer Tragfähigkeit geschädigt sind, dass sie durch Ersatzneubauten ersetzt werden müssen, und wie ist der jeweilige Verfahrensstand der notwendigen Ersatzneubauten?

21. Welchen Einfluss haben die in dem „Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zum Gesamtmittelbedarf der Bedarfspläne Schiene, Straße und Wasserstraße (Haushaltsausschuss, Ausschussdrucksache 1583, 20. Wahlperiode) ausgewiesenen z. T. erheblich gestiegenen Baukosten für Projekte des Bedarfsplans auf das im BVWP 2030 errechnete NKV?
- a) Ist vor diesem Hintergrund und im Hinblick auf die im Jahr 2022 weiter stark gestiegenen Baukosten eine Neuberechnung des NKV für einzelne oder mehrere Projekte geplant (bitte begründen)?
  - b) Wird für die erneute Bewertung „der 15 explizit im BVWP 2030 (Gesamtplan) genannten Straßenprojekte“ (Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 16 bis 19 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 20/2903) eine aktuelle Kostenschätzung zugrunde gelegt, bzw. mit welchem Stichtag werden ggf. jeweils die Kosten dieser 15 Straßenprojekte für die Ermittlung des NKV ermittelt (bitte begründen)?

Berlin, den 3. Februar 2023

**Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion**