

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta,
Dr. Christopher Gohl, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/31252 –

Abfluss von Investitionsmitteln in den Neubau von Bundesfernstraßen in Mitteldeutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Gemäß des „Investitionsrahmenplans 2019–2023 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ist die „Mobilität eine zentrale Grundlage für individuelle Freiheit und gesellschaftlichen Wohlstand, für wirtschaftliches Wachstum und für Arbeitsplätze in allen Regionen“. Auch in Mitteldeutschland sind die Bundesfernstraßen die Lebensadern für individuelle Mobilität und wirtschaftlichen Erfolg. Der bedarfsgerechte Erhalt und Ausbau dieser Verkehrswege ist daher von großer Bedeutung für die gesamte Region. Nach Artikel 90 des Grundgesetzes ist für den Bau der Bundesfernstraßen der Bund verantwortlich. Bundesweit werden dazu jährlich rund 8 Mrd. Euro in den Straßenverkehr investiert, wovon ca. 2,5 Mrd. Euro in den Neu- und Ausbau fließen sollen (Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/7118/umfrage/investitionen-des-bundes-in-den-strassenverkehr/>, Tabelle 3 des IRP 2019–2023). Durch den wachsenden Verkehr sind auch in den mitteldeutschen Bundesländern Neubauten von Bundesfernstraßen erforderlich, beispielsweise in Form von Ortsumgehungen zur Entlastung der Anwohnerinnen und Anwohner.

1. Wie hoch waren die durch den Bund bereitgestellten Investitionsmittel für den Neubau von Bundesautobahnen in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen in den letzten zehn Jahren (bitte nach Bundesland und Jahr aufschlüsseln)?

Den Auftragsverwaltungen der Länder werden jeweils zum Jahresbeginn die Mittel im sogenannten Verfügungsrahmen zugewiesen. Für den Neubau von Bundesautobahnen (BAB) sind die Verfügungsrahmen der Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen der nachfolgenden Tabelle in Mio. Euro zu entnehmen.

BAB-Neubau	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Sachsen	27	29,5	6	9,4	8,8	15,9	22,9	11,9	46,8	1,8

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 8. Juli 2021 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

BAB-Neubau	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Sachsen-Anhalt	15,4	8,7	15,3	12	11,1	2,3	1,4	4,4	9,3	66,6
Thüringen	21	29	11,3	19,1	13,6	16,3	6,5	3	4,8	0,4

2. In welcher Höhe sind die bereitgestellten finanziellen Mittel tatsächlich in den Neubau von Bundesautobahnen in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen in den letzten zehn Jahren abgeflossen (bitte nach Bundesland und Jahr aufschlüsseln)?

Die Ist-Ausgaben für den Neubau von Bundesautobahnen der Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sind der nachfolgenden Tabelle in Mio. Euro zu entnehmen.

BAB-Neubau	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Sachsen	78,1	79,9	45,3	28,2	7,1	29,9	32,8	45,6	62,8	13,5
Sachsen-Anhalt	14	15,6	28,1	18,5	5,1	1,8	8,6	39,1	68,9	92,4
Thüringen	63,2	44,6	39,4	25,8	26,2	6,5	4,7	3,1	0,2	4,7

3. Wie hoch waren die Kosten pro Kilometer für den Neubau von Bundesautobahnen in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen in den letzten zehn Jahren (bitte nach Bundesland und Jahr aufschlüsseln)?
6. Wie hoch waren die Kosten pro Kilometer für den Neubau von Bundesstraßen in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen in den letzten zehn Jahren (bitte nach Bundesland und Jahr aufschlüsseln)?

Die Fragen 3 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) informiert den Deutschen Bundestag jährlich im Rahmen des verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsinvestitionsberichts über die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes. Demnach wurden im Zeitraum 2011 bis 2020 rund 7 Mrd. Euro in den Neubau von Autobahnen und rund 8 Mrd. Euro in den Neubau (einschl. zusätzlicher Fahrbahnen, Verlegungen und Ortsumgehungen) von Bundesstraßen investiert. Die Neubaulängen im gleichen Zeitraum umfassten für Autobahnen insgesamt rund 302 Kilometer und für Bundesstraßen 814 Kilometer.

Im Übrigen wird auf den Investitionsrahmenplan 2019 bis 2023 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes verwiesen (abrufbar unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/investitionsrahmenplan-2019-2023.html>).

Die Kosten für den Neubau von Bundesautobahnen und Bundesstraßen werden wesentlich von den Rahmenbedingungen im Planungsraum wie der Topologie, der Geologie, der Lage der Trasse zur Bebauung und zu Naturschutz- und Vorrangflächen, aber auch von der konjunkturellen Lage und der Situation der Bauwirtschaft bestimmt. Baumaßnahmen weisen daher erhebliche Kostenschwankungen auf. Entsprechend geringe Aussagekraft besitzen rechnerisch ermittelte Durchschnittskosten für Bundesfernstraßenmaßnahmen. Sie finden in der Bundesverkehrswegeplanung keine Anwendung.

4. Wie hoch waren die durch den Bund bereitgestellten Investitionsmittel für den Neubau von Bundesstraßen in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen in den letzten zehn Jahren (bitte nach Bundesland und Jahr aufschlüsseln)?

Der Verfügungsrahmen für den Neubau von Bundesstraßen der Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen zu Jahresbeginn ist der nachfolgenden Tabelle in Mio. Euro zu entnehmen.

Bundesstraßenneubau	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Sachsen	37,9	27,9	13,4	18,3	9,8	17	33,6	14,2	23,8	20,3
Sachsen-Anhalt	39	20,3	12,7	13,1	9,9	21	51,3	66,4	10,9	32,6
Thüringen	33	21,7	16,2	11,8	12,2	24	20,2	36	45,4	17,1

5. In welcher Höhe sind die bereitgestellten finanziellen Mittel tatsächlich in den Neubau von Bundesstraßen in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen in den letzten zehn Jahren abgeflossen (bitte nach Bundesland und Jahr aufschlüsseln)?

Die Ist-Ausgaben für den Neubau von Bundesstraßen der Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sind der nachfolgenden Tabelle in Mio. Euro zu entnehmen.

Bundesstraßenneubau	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Sachsen	83,7	71,2	54,4	21,2	12,5	18,7	21,8	27,9	34,9	48,1
Sachsen-Anhalt	72,9	59,3	43,5	34,4	21	17,3	22,6	62,3	83,2	59,3
Thüringen	44,3	21,2	13,3	11,4	10	26,5	32,8	34,1	46,8	38

7. Wie hoch ist nach Auffassung der Bundesregierung der Investitionsbedarf für Aus- und Neubauvorhaben von Bundesfernstraßen ab 2021 in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen, und wie hoch ist der Mehrbedarf für den Zeitraum bis 2023 (bitte nach Bundesland aufschlüsseln)?

Für die Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung gibt es seit der Übernahme der Verwaltung am 1. Januar 2021 durch die Autobahn GmbH des Bundes keine länderweisen Verfügungsrahmen mehr.

Für den Bundesstraßenneubau in Auftragsverwaltung sind für das Jahr 2021 folgende Mittel als VR in Mio. Euro vorgesehen.

Bundesstraßenneubau	2021
Sachsen	55,1
Sachsen-Anhalt	44,1
Thüringen	40,9

Der Mittelbedarf für Neu- und Ausbauvorhaben in den Folgejahren nach 2021 hängt von der Schaffung vollziehbaren Baurechts bei weiteren Maßnahmen ab. Daher werden die konkreten Mittelbedarfe mit den Auftragsverwaltungen der Länder immer im Herbst des Vorjahres besprochen, da zuvor Prognosen zum Investitionsbedarf in den Folgejahren nur bedingt belastbar sind.

8. In welchem Maße sind die Baukosten für Bundesfernstraßen in den letzten zehn Jahren gestiegen?

Zur Steigerung der Baukosten in den letzten zehn Jahren in Mitteldeutschland (Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen) liegen der Bundesregierung keine Informationen vor, da die zugrunde liegenden Daten des Statistischen Bundesamtes ausschließlich bundesweit erhoben werden. Für das Bundesgebiet stiegen die Baukosten für die Bundesfernstraßen in den letzten zehn Jahren um 31 Prozent.

9. Wann wird nach Planung der Bundesregierung die Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) 2019/2020 über den Zustand der Bundesautobahnen veröffentlicht?

Die Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) von Bundesfernstraßen erfolgt alternierend auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen. Für eine bundesweite Erfassung des Fernstraßennetzes (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) ist eine Messzeit von vier Jahren notwendig, sodass für die Erfassung einer Straßenklasse (Bundesautobahnen oder Bundesstraßen) jeweils zwei Jahre vorgesehen sind.

In den Jahren 2019/2020 fand die ZEB auf Bundesstraßen statt. Die Ergebnisse werden gegenwärtig aufbereitet und liegen voraussichtlich im dritten Quartal 2021 vor. Die aktuellsten Daten für Bundesautobahnen stammen aus der ZEB Erfassung 2017/2018, hierzu wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/8800 verwiesen.

Die ZEB Ergebnisse und Auswertungen werden den Fachnutzern der zuständigen Straßenbaustraßen zugängig gemacht.