

	2021	2022	2023	Summe
Kapitel 1201, Titel 682 12 „Ausgaben der „Die Autobahn GmbH des Bundes“ für Betrieb, Planungsleistungen und Verwaltung“	1,7661	1,376	1,376	4,5181

Darüber hinaus sind für die vom Fernstraßen-Bundesamt der Autobahn GmbH des Bundes zugewiesenen Beamtinnen und Beamten Mittel im Entwurf des Bundeshaushalts 2021 und der Finanzplanung des Bundes eingeplant.

Für das Fernstraßen-Bundesamt stehen in den Jahren 2021 bis 2023 insgesamt rund 409 Millionen Euro zur Verfügung. Davon entfallen auf das Jahr 2021 rund 129 Millionen Euro, auf das Jahr 2022 rund 140 Millionen Euro und auf das Jahr 2023 rund 140 Millionen Euro.

#### Frage 65

Antwort

des Parl. Staatssekretärs **Steffen Bilger** auf die Frage des Abgeordneten **Oliver Luksic** (FDP):

Hat die Bundesregierung etwaige Verstöße gegen das EU-Beihilferecht nach Artikel 107 Absatz 1 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) bei der Vergabe der Pkw-Maut, insbesondere im Hinblick auf die vereinbarte Vergütung und die Einräumung der Kündigungsfolgen, geprüft, und welche Schlüsse zieht sie daraus?

(B) Es gab keine Anhaltspunkte dafür, dass die Vergabe der Aufträge zur Infrastrukturabgabe eine Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) darstellen könnte.

Zum einen wurden die Aufträge im Wege eines wettbewerblichen, transparenten und diskriminierungsfreien Ausschreibungsverfahrens vergeben. Zum anderen sind die entsprechenden vertraglichen Regelungen marktüblich.

#### Frage 66

Antwort

des Parl. Staatssekretärs **Steffen Bilger** auf die Frage des Abgeordneten **Oliver Luksic** (FDP):

Wie hoch waren die in den vergangenen sieben Jahren vonseiten des Bundes ausgezahlten Mittel für die Förderung der batteriebetriebenen Elektromobilität, und wie hoch war im gleichen Zeitraum die Menge an ausgezahlten Mitteln für andere alternative Antriebe wie Wasserstoff, Bio- oder synthetische Kraftstoffe (bitte aufgeschlüsselt)?

Für die batteriebetriebene Elektromobilität wurden vonseiten des Bundes rund 1,96 Milliarden Euro in den letzten sieben Jahren (2014–2020) ausgezahlt. Für andere alternative Antriebe wurden Mittel in Höhe von rund 0,4 Milliarden Euro ausgezahlt, davon rund 360 Millionen Euro für Wasserstoff, 30 Millionen Euro für synthetische Kraftstoffe und 10 Millionen Euro für Biokraftstoffe.

#### Frage 67

Antwort

des Parl. Staatssekretärs **Steffen Bilger** auf die Frage des Abgeordneten **Frank Schäffler** (FDP):

Welchen Inhalt und welches Ergebnis hat die in der Antwort auf meine schriftliche Frage auf Bundestagsdrucksache 19/25159 erwähnte Nutzen-Kosten-Rechnung für den Bau einer neuen ICE-Trasse zwischen Bielefeld und Hannover?

Gegenstand der Nutzen-Kosten-Untersuchung ist die Ertüchtigung des Korridors Berlin–Hannover–Bielefeld für Geschwindigkeiten von bis zu 300 km/h vor dem Hintergrund des Deutschlandtaktes.

Folgender Ausbauumfang lag zugrunde:

- Ertüchtigung der bestehenden Neubaustrecke Berlin–Spandau–Wolfsburg außer im Abschnitt Abzweig Ribbeck–Abzweig Bammé auf 300 km/h, Bereich Elbebrücke (km 194,2–196,2) verbleibt bei  $V_{\max} = 250$  km/h,
- Geschwindigkeitserhöhung Lehrte–Fallersleben auf  $V_{\max} = 230$  km/h,
- zweigleisiger Aus-/Neubau Seelze–Bielefeld,  $V_{\max} = 300$  km/h, Länge 78 km, höhenfreie Einbindungen in die Strecke 1700 in Seelze (km 14) und in Brake (km 103), höhengleiche Verknüpfung mit Strecke 1700 in km 39 (km 55 der NBS).

Im Ergebnis wurde ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,04 erreicht.

#### Frage 68

Antwort

des Parl. Staatssekretärs **Steffen Bilger** auf die Frage des Abgeordneten **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Kann die Bundesregierung bestätigen, dass es bei der Stuttgart-21-Projektgesellschaft interne Berechnungen eines Worst-Case-Szenarios gibt, das von deutlichen Kostensteigerungen für das Bahnprojekt ausgeht (siehe Kontext: Wochenzeitungen vom 9. Dezember 2020; dementsprechend ist von rund 1,4 Milliarden Euro die Rede), und wie sieht die politische Bewertung (die nicht zwingend einer formalen Nutzen-Kosten-Betrachtung entsprechen muss) der Bundesregierung für die Idee eines „Gäubahntunnels“ an den Flughafen Stuttgart aus?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) befindet sich das Gesamtprojekt Stuttgart 21 nach aktuellen Prognosen für die verbleibenden Vergaben im vom Aufsichtsrat der DB AG genehmigten Finanzierungsrahmen.

Ziel nach dem Bundesverkehrswegeplan 2030 ist, die Fahrzeit zwischen der Grenze zur Schweiz und Stuttgart so zu verkürzen, dass die Gäubahn in Zürich, Stuttgart und wichtigen Bahnhöfen dazwischen attraktive Anbindungen hat. Grundlage ist das Konzept des Deutschland-