

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Reinhard Loske, Sylvia Kotting-Uhl und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Mittelaufteilung zwischen Neu- und Ausbau und Erhaltungsinvestitionen bei Bundesfernstraßen

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 (Bundestagsdrucksache 15/2050) sieht vor, dass mit 48,6 Prozent rund die Hälfte der Investitionen zukünftig in den Erhalt der Bundesfernstraßen fließen soll.

Der Straßenbaubericht 2005 (Bundestagsdrucksache 16/335) weist für das Berichtsjahr 2004 allerdings eine Verteilung der Investitionen in Bundesfernstraßen von rund zwei Drittel für Neu- und Ausbau (2,85 Mrd. Euro) und nur ein Drittel für den Erhalt (1,45 Mrd. Euro) von Bundesfernstraßen aus.

Im gleichen Bericht wird der Bauwerkszustand von 15 Prozent der Ingenieurbauwerke als „kritisch“ oder sogar „ungenügend“ bewertet.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch waren jährlich die Planansätze für Investitionen in Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen einerseits und Erhaltungsinvestitionen andererseits in den Jahren 1996 bis 2005 absolut und prozentual aufgeschlüsselt nach Bundesländern?
2. Wie hoch waren jährlich die IST-Ausgaben für Investitionen in Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen einerseits und Erhaltungsinvestitionen andererseits in den Jahren 1996 bis 2005 absolut und prozentual aufgeschlüsselt nach Bundesländern?
3. Wie erklärt die Bundesregierung die Abweichungen zwischen Planansätzen und IST-Ausgaben?
4. In wie vielen Fällen wurden Anträge der Länder auf Umwidmungen von Erhaltungsgeldern für Neu- und Ausbauprojekte im Zeitraum 1996 bis 2005 jährlich aufgeschlüsselt nach Bundesländern durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung genehmigt?
Was waren die Gründe für die Genehmigung?
5. Welche Auswirkungen wird der steigende Sanierungsaufwand der Bundesfernstraßen in den kommenden Jahren auf die Verteilung der Mittel zwischen Neu- und Ausbau einerseits und Erhaltungsinvestitionen andererseits haben?
6. Wie bewertet die Bundesregierung Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW), wonach der Ersatzbedarf für Bundesautobahnen heute bei zwei Drittel, im Jahr 2015 bei drei Viertel und im Jahr 2020

sogar bei 90 Prozent der zur Verfügung stehenden Investitionssumme liegen wird?

7. Welche Konsequenzen für den Erhaltungsbedarf an Bundesfernstraßen in den kommenden Jahren zieht die Bundesregierung aus den Berechnungen des DIW?

Berlin, den 17. März 2006

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion