

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/1080 –

Folgen des strengen Winters 2009/2010 für die Infrastruktur und die Verkehrswirtschaft

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Winterwetter hat die Infrastruktur vielerorts in Deutschland stark in Mitleidenschaft gezogen. Das bedeutet in der Folge verstärkte finanzielle Belastungen für die öffentlichen Haushalte.

Mit dem einsetzenden Tauwetter wird das Ausmaß der Schäden sichtbar. 30 bis 40 Prozent der Straßen weisen größere Schäden auf, schätzt der TÜV (Technischer Überwachungsverein) Rheinland. Der Städte- und Gemeindebund rechnet mit drei bis vier Mal so hohen Kosten für die Reparatur der wintergeschädigten Straßen wie in früheren Jahren.

Hinzu kommt, dass den Bausträgern generell über die Ursachen und Häufigkeit von Straßenschäden in Abhängigkeit vom Fahrbahnbelag, der Ausgestaltung des Straßenbaus und infolge möglicher Winterrüstung wie auch Fahrgeschwindigkeiten und Gewichtsklassen von Fahrzeugen keine Untersuchungen und Erkenntnisse zur Verfügung stehen.

Die Beseitigung der Winterschäden auf deutschen Straßen und Autobahnen soll die Verkehrsministerkonferenz von Bund und Ländern Mitte April 2010 in Bremen beschäftigen.

Aber auch viele Branchen der deutschen Volkswirtschaft, insbesondere in der Verkehrswirtschaft sind von den verschärften Witterungsbedingungen des Winters in den letzten Monaten 2009/2010 betroffen und haben die finanziellen Folgen zu tragen.

1. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den volkswirtschaftlichen Schaden, der sich aus den verschärften Witterungsbedingungen des Winters in den letzten Monaten 2009/2010 ergibt, ein?

Extreme Witterungsbedingungen im Winter können die gesamtwirtschaftliche Aktivität beeinflussen. Für das laufende Jahr ist daher angesichts des über-

durchschnittlich kalten Jahresbeginns mit einem dämpfenden Effekt auf das Bruttoinlandsprodukt im ersten Quartal zu rechnen. Die Produktion des Baugewerbes und damit die Bauinvestitionen sind dabei am stärksten betroffen. Erfahrungsgemäß werden diese witterungsbedingten Belastungen im weiteren Jahresverlauf mit Schwergewicht im zweiten Quartal allerdings wieder aufgeholt.

2. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den finanziellen Schaden, der sich aus den verschärften Witterungsbedingungen des Winters in den letzten Monaten 2009/2010 besonders für die Transport- und Logistik-Branche auf der Straße, für die Luftverkehrswirtschaft sowie für den Eisenbahnverkehr und für die Binnen- und Seeschifffahrt ergibt, ein?

Der Bundesregierung liegen keine Zahlen vor, in welchem Ausmaß die Transport- und Logistikbranche auf der Straße, die Luftverkehrswirtschaft sowie der Eisenbahnverkehr und die See- und Binnenschifffahrt durch verschärfte Witterungsbedingungen des letzten Winters finanziell belastet werden.

3. Inwiefern ist es durch die verschärften Witterungsbedingungen des Winters in den letzten Monaten 2009/2010 zu Verzögerungen in den Lieferketten der Transport- und Logistik-Branche gekommen?

Die Unternehmen der Transport- und Logistikbranche sind in der Lage, sich auf widrige Verkehrs- bzw. Witterungsverhältnisse einzustellen und hierauf mit entsprechenden Lösungen zu reagieren. Nach Kenntnis der Bundesregierung ist im Rahmen der Marktbeobachtung der Unternehmen der Transport- und Logistikbranche davon auszugehen, dass die Witterungsbedingungen des Winters 2009/2010 nur zu vereinzelt Verzögerungen innerhalb der Lieferketten geführt haben und durch Transportverlagerung aufgefangen werden konnten.

4. Inwiefern ist es durch die verschärften Witterungsbedingungen des Winters in den letzten Monaten 2009/2010 zu Problemen besonders für die transportabhängigen Zweige der Exportwirtschaft in Deutschland gekommen?

Konkrete Daten über das Ausmaß witterungsbedingter Probleme für die transportabhängigen Zweige der Exportwirtschaft liegen nicht vor. Nachhaltige Auswirkungen auf die Exportwirtschaft werden nicht erwartet.

5. Wie viele Ausfälle an Flügen hat es nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Beginn der Frostperiode 2009/2010 an deutschen Flughäfen gegeben, die auf den Einfluss der Witterungsbedingungen zurückzuführen sind?

Ist dabei nach Kenntnis der Bundesregierung ein Anstieg im Vergleich zu den Winterperioden der letzten fünf Jahre zu verzeichnen?

Die Bundesregierung hat keine detaillierten Kenntnisse über derartige Ausfälle, da es sich bei den Flughäfen und Luftverkehrsunternehmen um privatwirtschaftlich organisierte Unternehmen handelt.

6. Wie viele Unfälle oder Störungen hat es nach Kenntnis der Bundesregierung im Flugverkehr an deutschen Flughäfen seit dem Beginn der Frostperiode 2009/2010 gegeben, die auf den Einfluss der Witterungsbedingungen zurückzuführen sind?

Ist dabei nach Kenntnis der Bundesregierung ein Anstieg im Vergleich zu den Winterperioden der letzten fünf Jahre zu verzeichnen?

Im Flugverkehr an deutschen Flughäfen hat es seit Beginn der Winterperiode 2009/2010 zwei Unfälle und Störungen gegeben, die auch auf den Einfluss durch Schnee und Frost zurückzuführen sind. In den Winterperioden der letzten fünf Jahre wurden insgesamt fünf Unfälle und Störungen dieser Art verzeichnet (2005/2006: 2; 2008/2009: 1; 2009/2010: 2). Ein Anstieg lässt sich aufgrund der geringen Zahl der Ereignisse und deren Verteilung nicht ableiten.

7. Wie viele Ausfälle von Zugverbindungen hat es nach Kenntnis der Bundesregierung als Eigentümer der DB AG (Deutsche Bahn Aktiengesellschaft) im Bahnverkehr seit dem Beginn der Frostperiode 2009/2010 gegeben, die auf den Einfluss der Witterungsbedingungen zurückzuführen sind?

Ist dabei nach Kenntnis der Bundesregierung ein Anstieg im Vergleich zu den Winterperioden der letzten fünf Jahre zu verzeichnen?

Nach Mitteilung der Deutschen Bahn AG (DB AG) kam es im Geschäftsfeld DB Regio in der Frostperiode 2009/2010 auf Grund witterungsbedingter Einflüsse zu durchschnittlich 39 Ausfällen und 45 Teilausfällen von Zügen der DB Regio AG pro Tag, was einer Ausfallquote von 1 Prozent entspricht. Es ist dabei kein Anstieg von Ausfällen oder Teilausfällen im Vergleich zu den Frostperioden der letzten fünf Jahre zu verzeichnen.

Für den Fernverkehr der DB AG ist die durchschnittliche Zahl der Ausfälle und Teilausfälle pro Tag, für die kein Ersatz gestellt wurde, in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Winter	2005/2006	2006/2007	2007/2008	2008/2009	2009/2010
jeweils Dez.–Feb.	rund 5	rund 10	rund 5	rund 10	rund 30

8. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Lkw- und Pkw-Unfallzahlen (aufgeteilt nach Art des Schadens) auf den Bundesstraßen seit dem Beginn der Frostperiode 2009/2010 entwickelt?
9. Wie hoch waren die Unfallzahlen im Vergleich zu den Winterperioden der letzten fünf Jahre?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen zum jetzigen Zeitpunkt hierzu keine Daten vor.

10. Wie hoch schätzt die Bundesregierung das finanzielle Volumen der Schäden, die durch die in der Frostperiode 2009/2010 entstandenen Schlaglöcher in den Straßen an privaten Pkw entstanden sind, ein?

Die angesprochenen Schäden werden nicht in amtlichen Statistiken erfasst.

11. Welche Kosten sind in den letzten fünf Jahren für die Reparatur von Winterschäden an Bundesstraßen entstanden?

Liegen der Bundesregierung darüber hinaus Erkenntnisse vor, welche Kosten den Bundesländern und den Kommunen in den letzten fünf Jahren für die Reparatur von Winterschäden an Straßen in der jeweiligen Baulast entstanden sind?

Die Beseitigung von Frostschäden an den Bundesfernstraßen erfolgt im Rahmen der Auftragsverwaltung durch die Länder mit Mitteln des Bundeshaushalts. Statistiken zur gesonderten Erfassung der jährlichen Winterschäden an den Bundesfernstraßen werden von der Bundesregierung nicht erhoben. Daten über Kosten anderer Straßenbaulastträger sind der Bundesregierung nicht bekannt.

12. Mit welchen zusätzlichen Kosten rechnet die Bundesregierung für Reparaturen von wintergeschädigten Bundesstraßen im Jahr 2010?

Welche zusätzlichen geschätzten Kosten werden den Bundesländern und den Kommunen im Jahr 2010 nach Kenntnis der Bundesregierung entstehen?

Die Abschätzung des Mittelmehrbedarfs für die Beseitigung der Frostschäden ist aufgrund der Abgrenzung zu nicht frostbedingten Erhaltungsmaßnahmen und der gegebenenfalls noch ausstehenden Wintertage schwierig. Die Bundesregierung ist dabei, zusammen mit den Ländern das Ausmaß der Schäden an den Bundesfernstraßen abzuschätzen.

13. Welche Bundeshaushaltsmittel stehen dem Baulastträger Bund für die Beseitigung von Frost- bzw. Winterschäden zur Verfügung bzw. sind im Bundeshaushalt vorgesehen?

Für die Bundesfernstraßen sind in 2010 Erhaltungsmittel von rund 2,1 Mrd. Euro vorgesehen, mit denen auch die Beseitigung von Frost- und Winterschäden finanziert werden kann. Hinzu kommen noch nicht verplante Mittel aus dem Konjunkturprogramm II, die ebenfalls u. a. auch für die Beseitigung von Winterschäden an Bundesfernstraßen zur Verfügung stehen.

14. Wird es zu einer gemeinsamen Schadensaufnahme der Winterschäden an Straßen von Bund, Bundesländern und Kommunen kommen?

Wann ist mit einer abschließenden Bewertung des Volumens der Schäden zu rechnen?

Die Baulastträger sind, jeder für sich, für die Beseitigung der Winterschäden selbst verantwortlich. Eine gemeinsame Schadensaufnahme und eine gemeinsame abschließende Bewertung der Winterschäden an den Straßen von Bund, Ländern und Kommunen sind nicht vorgesehen.

15. Welche Erkenntnisse über Verschleißschäden oder wetterbedingte Reparaturanfälligkeit liegen bei der Baulast der bestehenden Strecken mit so genanntem Flüsterasphalt bei Bundes-, Land- und Kommunalstraßen vor,

und wie viele Kilometer Flüsterasphalt sind bisher in welchen Bundesländern eingebaut worden?

Besondere Verschleißschäden bzw. wetterbedingte Reparaturanfälligkeiten sind an Asphaltdeckschichten aus offenporigem Asphalt im Vergleich zu anderen Deckschichten nicht bekannt.

Offenporiger Asphalt wurde bislang in unterschiedlichen Streckenlängen, im Bereich der Bundesfernstraßen derzeit insgesamt circa 350 km, vorzugsweise auf Bundesautobahnen, eingebaut. Bezüglich des Einsatzes auf Landes- und Kommunalstraßen liegen der Bundesregierung keine Daten vor.

16. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die Kosten, die zur Beseitigung der Schäden, die der außerordentlich strenge Winter im kommunalen Straßennetz angerichtet hat, bis zu 3 Mrd. Euro betragen werden?

Über die Kosten anderer Straßenbauasträger zur Beseitigung der Frostschäden liegen der Bundesregierung keine Zahlen vor.

17. Unterstützt die Bundesregierung den Vorschlag, die Möglichkeit zu eröffnen, Mittel der Konjunkturpakete für die Lärmsanierung von Straßen in den Kommunen oder über zweckgebundene Sondermittel im Rahmen der Städtebauförderung für die kurzfristige Beseitigung von erheblichen Frostschäden an den Straßen zu benutzen?
18. Wenn ja, welche gesetzlichen Voraussetzungen muss der Gesetzgeber schaffen, damit der Vorschlag umgesetzt werden kann?

Die Fragen 17 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Voraussetzungen hierfür sind im Zukunftsinvestitionsgesetz bereits gegeben. Die Bundesregierung hat gegenüber den Ländern erklärt, dass die Mittel des Zukunftsinvestitionsgesetzes für die Beseitigung von Winterschäden an kommunalen Straßen dann eingesetzt werden können, wenn das konkrete Investitionsvorhaben im Ergebnis zu einer wahrnehmbaren Minderung des Straßenlärms führt und die weiteren Fördervoraussetzungen erfüllt sind.

In den Programmen der Städtebauförderung gibt es keine zweckgebundenen Sondermittel. Sofern die Beseitigung von Frostschäden der Beseitigung städtebaulicher Missstände dienen sollte und Bestandteil eines integrierten Stadtentwicklungskonzepts sein sollte, können die für die Umsetzung verantwortlichen Länder in Einzelfällen auch eine Verwendung von Städtebauförderungsmitteln dafür erlauben. Dazu müssen allerdings auch die sonstigen Fördervoraussetzungen erfüllt sein.

19. Welche Kosten sind für den Streudienst auf Bundesstraßen in den letzten fünf Jahren entstanden?
Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, welche Kosten den Bundesländern und den Kommunen in den letzten fünf Jahren für den Streudienst entstanden sind (wenn ja, bitte aufgeteilt nach Bundesländern)?

In den letzten fünf Jahren, beginnend mit dem Winter 2004/2005, sind auf Bundesfernstraßen Kosten für den Streudienst in Höhe von im Mittel 87,6 Mio. Euro auf Bundesautobahnen und 76,5 Mio. Euro auf Bundesstraßen entstanden.

Diese Kosten beinhalten die Löhne, die Fahrzeuge und Geräte, das Streugut, Fremdleistungen und Gemeinkosten, die dem Winterdienst zuzurechnen sind.

Zu den Kosten für den Winterdienst auf Landes- und Kreisstraßen sowie auf dem nachgeordneten Netz liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

20. Welche zusätzlichen Kosten sind für den Streudienst auf Bundesstraßen seit Beginn der Frostperiode 2009/2010 in diesem Winter entstanden?

Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, welche zusätzlichen Kosten den Bundesländern sowie den Städten und Kommunen in ihren jeweiligen Verantwortungsbereichen für den Streudienst entstanden sind?

Die Meldung der Kosten des Winterdienstes durch die Länder erfolgt zum 15. Juni. Die Daten für den Winter 2009/2010 liegen daher der Bundesregierung noch nicht vor.

Zu den zusätzlichen Kosten für den Winterdienst auf Landes- und Kreisstraßen sowie auf dem nachgeordneten Netz liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

21. Zu welchem Ergebnis ist die Bundesregierung bei der Prüfung des Vorschlags gekommen, eine nationale Streusalzreserve anzulegen?

22. Wie soll gegebenenfalls die Verteilung des Streusalzes aus der nationalen Streusalzreserve an die jeweiligen Aufgabenträger des Streudienstes beim Bund, den Bundesländern sowie den Städten und Gemeinden wie auch die Privatpersonen erfolgen?

Die Fragen 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Gemäß Artikel 90 des Grundgesetzes verwalten die Länder die Bundesfernstraßen im Auftrag des Bundes. Die Länder sehen derzeit keine Notwendigkeit, ihre Kompetenzen in der Streumittelbevorratung dem Bund zu übertragen. Die Länder sind unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem Winter 2009/2010 mittelfristig in der Lage, notwendige strukturverändernde Maßnahmen in eigener Regie zu ergreifen, um künftig für ähnliche Situationen gut vorbereitet zu sein.

Eine baulastträgerübergreifende Organisation der Streustoffbevorratung durch den Bund wird derzeit auch im Hinblick auf die hierbei entstehenden Kosten (u. a. Beschaffung, Lagerhaltung und Distributionsstrukturen) nicht weiter verfolgt.

