

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/2603 –**

### **Sachstand zum Neu- und Ausbau und zu den Erhaltungsmaßnahmen von Bundesfernstraßen im Bundesland Nordrhein-Westfalen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage (Bundestagsdrucksache 17/2079) auf Bundestagsdrucksache 17/2377 geht hervor, dass die Fünfjahresplanung gemäß Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) 2006 bis 2010 nicht eingehalten werden kann. Zahlreiche darin enthaltene Vorhaben, für die laut Fernstraßenausbaugesetz Planungsrecht besteht, konnten noch nicht abgeschlossen bzw. noch nicht mal begonnen werden. Hinzu kommen weitere Bedarfsplanvorhaben mit Planungsrecht, die nicht im IRP bis 2010 enthalten sind und noch nicht begonnen werden konnten.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Die aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Bilanz des Investitionsrahmenplans 2006 bis 2010“ (Bundestagsdrucksache 17/2377) gezogene Schlussfolgerung, dass die Ziele des Investitionsrahmenplans bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) im Bereich Bundesfernstraßen nicht erreicht werden können, teilt die Bundesregierung nicht.

Der tabellarischen Übersicht in der Antwort zu den Fragen 1, 2 und 3 dieser Antwort ist zu entnehmen, dass der Planungsrahmen des IRP für den Zeitraum 2006 bis 2010 Investitionen in die Erhaltung sowie den Neu- und Ausbau der Bundesfernstraßen in Höhe von 19,9 Mrd. Euro vorsah. Im Rahmen der sogenannten Konjunkturpakete I und II waren zusätzliche Investitionen in Höhe von 1,8 Mrd. Euro vorgesehen. Dem stehen Investitionen in Höhe von 24,2 Mrd. Euro (Ist 2006 bis 2009 und Soll 2010) gegenüber. Somit lagen sowohl bei den Neu- und Ausbauvorhaben als auch in der Erhaltung die tatsächlichen Ausgaben über den Ansätzen des IRP.

Die vollständige Realisierung aller im IRP enthaltenen Bedarfsplanvorhaben mit einem Finanzbedarf in Höhe von 22,9 Mrd. Euro war nie bis 2010 vorgesehen. Dieser Finanzbedarf enthielt vielmehr einen Überhang (Ausfinanzierung begonnener Maßnahmen) und eine Planungsreserve (mehr Projekte als finanzierbar, um die erforderliche Flexibilität zu gewährleisten).

Im Übrigen wird auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage 17/2079 verwiesen.

1. In welcher Höhe sind seit dem Jahr 2003 insgesamt Bundesmittel in die Erhaltung von Bundesfernstraßen im Land Nordrhein-Westfalen für Einzelmaßnahmen geflossen, die ein Finanzvolumen von 5 Mio. Euro übersteigen, und wie hoch war der jährlich zur Verfügung gestellte Betrag?

Von 2003 bis 2009 wurden für die Erhaltung der Bundesfernstraßen in Einzelmaßnahmen mit einem Finanzvolumen größer 5 Mio. Euro insgesamt rund 433 Mio. Euro investiert.

Die Veranschlagung für diese Einzelmaßnahmen im Straßenbauplan (Anlage zum Bundeshaushalt) betrug in der Summe jährlich (Angaben in Mio. Euro):

NW	2003 Soll	2004 Soll	2005 Soll	2006 Soll	2007 Soll	2008 Soll	2009 Soll
Maßnahmen > 5 Mio. Euro*	64,5	69,3	64,3	109,5	91,6	86,1	59,8

\* Ohne Konjunkturprogramme und Refinanzierung der privaten Vorfinanzierung.

Veränderungen von „Soll“ zu „Ist“ sind im Haushaltsvollzug möglich.

2. In welche Bundesfernstraßen des Landes Nordrhein-Westfalen sind seit 2003 insgesamt und pro Jahr Erhaltungsmittel des Bundes in welcher Höhe geflossen (bitte tabellarisch nach Einzelprojekt und Baukosten ausweisen)?

Die jährlichen Ausgaben von 2003 bis 2009 für die Erhaltung der Bundesfernstraßen insgesamt zeigt folgende Tabelle (Angaben in Mio. Euro):

NW	2003 Ist	2004 Ist	2005 Ist	2006 Ist	2007 Ist	2008 Ist	2009 Ist	Ge- samt
Erhaltungsmittel*	186,3	219,3	224,4	334,9	352,8	363,7	336,0	2017,4

\* Ohne Konjunkturprogramme und Refinanzierung der privaten Vorfinanzierung.

Über die zahlreichen Einzelmaßnahmen liegt der Bundesregierung keine Zusammenstellung vor.

3. In welcher Höhe sind seit dem Jahr 2003 insgesamt Bundesmittel im Bedarfsplanprojekt von Bundesfernstraßen im Land Nordrhein-Westfalen geflossen, und wie hoch war der jährlich zur Verfügung gestellte Betrag?

Von 2003 bis 2009 wurden in die Bedarfsplanmaßnahmen insgesamt rund 2,2 Mrd. Euro\* investiert.

Die Veranschlagung im Straßenbauplan (Anlage zum Bundeshaushalt) betrug in der Summe jährlich (Angaben in Mio. Euro):

NW	2003 Soll	2004 Soll	2005 Soll	2006 Soll	2007 Soll	2008 Soll	2009 Soll
Bedarfsplanmittel*	226,5	280,0	295,0	294,6	276,7	292,6	313,8

\* Ohne Konjunkturprogramme und Refinanzierung der privaten Vorfinanzierung.

Veränderungen von „Soll“ zu „Ist“ sind im Haushaltsvollzug möglich.

- Wie hoch ist der Finanzbedarf insgesamt, um die bereits begonnenen Bedarfsplanprojekte mit aktualisierten Baukosten im Land Nordrhein-Westfalen fertigstellen zu können?

Der Finanzbedarf zur Fertigstellung der bereits begonnenen Bedarfsplanprojekte beträgt ab 2011 rund 1,3 Mrd. Euro.

- In welchem Jahr wären die begonnenen Projekte bei einem Investitionsniveau im Durchschnitt der Jahre 2003 bis 2010 (ohne Mittel aus den Konjunkturpaketen) ohne Neubeginne von Bedarfsplanprojekten mit aktualisierten Kosten voraussichtlich fertiggestellt?
- In welchem Jahr wäre der gesamte Bedarfsplan Straße bei einem Investitionsniveau im Durchschnitt der Jahre 2003 bis 2010 (ohne Mittel aus den Konjunkturpaketen) voraussichtlich fertiggestellt?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aussagen zur zukünftigen Umsetzung des Bedarfsplans hängen unter anderem wesentlich von zukünftigen Finanzierungslinien und den Ergebnissen der kommenden Bundesverkehrswegeplanung ab. Die Fertigstellung von Bauprojekten hängt zudem auch von den jeweiligen Baudispositionen ab, die in die Zuständigkeit des Bundeslandes fallen. Unter den in Frage 5 genannten Voraussetzungen wären die derzeit laufenden Bedarfsplanmaßnahmen rechnerisch voraussichtlich spätestens 2015 fertiggestellt.

- Welche nordrhein-westfälischen Vorhaben des IRP (2006–2010) mit Planungsrecht laut Fernstraßenausbaugesetz konnten nicht begonnen und welche konnten nicht fertiggestellt werden (bitte tabellarisch nach Einzelprojekt und Planungsstand ausweisen)?

Von den in Anlage 2 des IRP 2006 bis 2010 enthaltenen Bundesfernstraßenprojekten konnten 35 Vorhaben noch nicht begonnen werden. Weitere 39 Maßnahmen sind noch im Bau.

- Welche Bundesfernstraßenprojekte des Vordringlichen Bedarfs im Land Nordrhein-Westfalen, die nicht im IRP 2006–2010 enthalten sind, wurden noch nicht begonnen (bitte tabellarisch nach Einzelprojekt und Planungsstand ausweisen)?

Vor den nicht im IRP 2006 bis 2010 enthaltenen Bedarfsplanmaßnahmen des Vordringlichen Bedarfs wurden 119 Vorhaben noch nicht begonnen.

9. Sind im Land Nordrhein-Westfalen Bundesmittel in Bundesfernstraßenprojekte des Weiteren Bedarfs geflossen?

Falls ja, in welcher Höhe, und wie hoch ist der Finanzbedarf, um diese fertigzustellen (bitte tabellarisch nach Einzelprojekt und Planungsstand ausweisen)?

Im Rahmen des Bundesfernstraßenprojektes des Weiteren Bedarfs „Sechsstreifiger Ausbau der A 1 zwischen der Anschlussstelle Ascheberg und dem Autobahnkreuz Münster/Süd“ wurden nach Entscheidung gemäß § 6 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) für den Abschnitt „A 1, DEK-Brücke–AK Münster-Süd“ aktuelle Gesamtkosten in Höhe von rund 33 Mio. Euro in den Straßenbauplan (Anlage zum Bundeshaushalt) eingestellt. Bis einschließlich 2009 wurden hiervon Ausgaben in Höhe von rund 8 Mio. Euro getätigt.

10. Für welche Bundesfernstraßenprojekte des Weiteren Bedarfs im Land Nordrhein-Westfalen hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in der aktuellen Legislaturperiode einen Planungsauftrag erteilt, und welche Gründe haben das Bundesministerium dazu bewogen?

In der aktuellen Legislaturperiode wurde kein Planungsauftrag für ein Vorhaben des Weiteren Bedarfs erteilt.

11. In welche Bundesfernstraßenprojekte im Land Nordrhein-Westfalen des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs sind in welcher Höhe Mittel aus den Konjunkturpaketen I und II geflossen (bitte tabellarisch nach Einzelprojekt und Planungsstand ausweisen)?

In Maßnahmen des Bedarfsplans sind aus den sogenannten Konjunkturprogrammen I und II bis Ende Juni 2010 rund 130 Mio. Euro geflossen. Neben den Verstärkungen laufender Maßnahmen wurden damit auch sechs neue Vorhaben begonnen. Eine vollständige Übersicht aller mit Mitteln der Konjunkturprogramme finanzierten Maßnahmen liegt der Bundesregierung nicht vor.

12. In welche Bundesfernstraßenprojekte im Land Nordrhein-Westfalen sind in welcher Höhe Erhaltungsmittel aus den Konjunkturpaketen I und II geflossen (bitte tabellarisch nach Einzelprojekt und Planungsstand ausweisen)?

In die Erhaltung der Bundesfernstraßen wurden bis Ende Juni 2010 aus den sogenannten Konjunkturprogrammen I und II rund 37 Mio. Euro investiert. Über die zahlreichen Einzelmaßnahmen liegt der Bundesregierung keine Zusammenstellung vor.

13. Welche Bundesfernstraßen im Land Nordrhein-Westfalen weisen Schäden auf, und welchen Kategorien werden diese zugeordnet (bitte tabellarisch nach Einzelprojekt und Planungsstand ausweisen)?
14. Wie hoch ist zum gegenwärtigen Stand der jährliche Erhaltungsbedarf von Bundesfernstraßen im Land Nordrhein-Westfalen (für Einzelmaßnahmen, die ein Finanzvolumen von 5 Mio. Euro übersteigen) insgesamt, und welche Anteile davon entfallen jeweils auf die einzelnen Projekte?
15. Wie hoch ist zum gegenwärtigen Stand der jährliche Erhaltungsbedarf von Bundesfernstraßen im Land Nordrhein-Westfalen, bei denen die Einzelmaßnahmen unter einem Finanzvolumen von 5 Mio. Euro liegen, und wie viele Projekte sind davon betroffen?

Die Fragen 13 bis 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Der Erhaltungsbedarf wurde im Rahmen einer umfassenden Bedarfsprognose für das gesamte Bundesfernstraßennetz auf der Grundlage der erhaltungspolitischen Ziele ermittelt und als Vorgabe in den aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP) aufgenommen. Für Nordrhein-Westfalen beläuft sich der Bedarf bis zum Ende des BVWP-Zeitraums 2015 im Mittel auf rund 480 Mio. Euro pro Jahr. Dabei wird unterstellt, dass Zustandsverbesserungen auch im Zusammenhang mit der Autobahnerweiterung und mit Um- und Ausbaumaßnahmen erfolgen. Eine Unterteilung in Einzelmaßnahmen wurde bei der Bedarfsprognose nicht vorgenommen.

Die letzte Zustandserfassung der Fahrbahnoberflächen im Zeitraum von 2005 bis 2008 ergab, dass in Nordrhein-Westfalen rund 6 Prozent der Bundesautobahnen Unebenheiten, Risse, Flickstellen, Eckabbrüche, Kantschäden u. Ä. aufweisen. Weitere 9 Prozent zeigen Anzeichen dafür, dass Erhaltungsmaßnahmen in Kürze notwendig werden können. Von den Bundesstraßen weisen rund 11 Prozent Unebenheiten, Risse, Flickstellen, Eckabbrüche, Kantschäden u. Ä. auf. Weitere 14 Prozent zeigen Anzeichen dafür, dass Erhaltungsmaßnahmen in Kürze notwendig werden können.

Aufgrund der verfassungsrechtlichen Regelungen fällt die projektbezogene Steuerung von Erhaltungsmaßnahmen in die Zuständigkeit der Länder. Im Straßenbauplan 2010 (Anlage zum Bundeshaushalt) sind für Nordrhein-Westfalen rund 38 Einzelmaßnahmen mit einem Finanzvolumen über 5 Mio. Euro veranschlagt. Mit diesen Maßnahmen sollen 2010 über 100 Mio. Euro umgesetzt werden. Eine Zusammenstellung von Einzelmaßnahmen mit einem Finanzvolumen unter 5 Mio. Euro liegt der Bundesregierung nicht vor.

16. Welche Verkehrsbelegung wurde für die Neu- und Ausbaumaßnahmen im Land Nordrhein-Westfalen prognostiziert (bitte maßnahmenkonkrete Darstellung mit Angabe Prognosehorizont), und wie hoch ist davon der Anteil des induzierten Verkehrs?

Welche Verkehrsbelegung konnte zuletzt ermittelt werden (bitte maßnahmenkonkrete Darstellung), und wie hoch ist davon der Anteil des induzierten Verkehrs?

Eine zusammenfassende Aufstellung der aktuellen und prognostizierten Verkehrsbelastungen für die noch zu realisierenden vordringlichen Bedarfsplanprojekte liegt der Bundesregierung nicht vor.

Die Methodik der Ermittlung des primär induzierten Verkehrs basiert auf einer Abschätzung der vom jeweiligen Projekt bewirkten Fahrzeitänderungen in Verbindung mit bestimmten differenzierten Wertansätzen. Die aus der Verkehrsumlegung je Projekt ermittelten Anteile des induzierten Verkehrs sind in die gesamtwirtschaftliche Bewertung (Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses) eingeflossen. Eine Zusammenfassung der jeweiligen Einzelergebnisse liegt der Bundesregierung nicht vor.

17. Welche Vorhaben im Land Nordrhein-Westfalen aus dem Bundesverkehrswegeplan sollen nicht weiterverfolgt werden?

Die Ortsumgehungen Aachen/Brand und Aachen/Kornelimünster im Zuge der Bundesstraße 258 werden nicht weiter verfolgt.

18. Welche Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag bzw. hohem ökologischen Risiko sollen weiterverfolgt werden, und welche nicht?

Alle Bedarfsplanprojekte mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag werden weiterverfolgt.

19. In welcher Höhe stehen dieses Jahr Planungsmittel für Neu- und Ausbauprojekten bei Bundesfernstraßen im Land Nordrhein-Westfalen zur Verfügung (getrennte Darstellung nach Zuständigkeit der Straßenbauverwaltung)?

In welcher Höhe stehen bis 2015 Planungsmittel zur Verfügung (getrennte Darstellung nach Zuständigkeit der Straßenbauverwaltung)?

Aufgrund der verfassungsrechtlichen Regelungen tragen die Länder u. a. die Kosten für die Planung der Bundesfernstraßen, so dass die Bundesregierung über deren Höhe keine Angaben machen kann.

20. Wie viele Kilometer neuer Bundesfernstraßen (getrennte Darstellung nach Bundesstraßen und Autobahnen) wurden mit den Bedarfsprojekten realisiert?

Wie hoch sind die dadurch entstandenen jährlichen Unterhaltungskosten für Betrieb, Wartung und Pflege dieser Verkehrsanlagen?

Von 2001 bis 2009 wurden 22 km neue Autobahnen und 137 km Autobahnerweiterungen realisiert. Dadurch sind zusätzliche jährliche Unterhaltungskosten von ca. 1 Mio. Euro entstanden. Rund 110 km Bundesstraßen wurden neu gebaut oder erweitert. Darin sind 22 fertiggestellte Ortsumgehungen enthalten. Die Unterhaltungskosten für Bundesstraßen steigen dadurch nur unwesentlich, da im Zusammenhang mit dem Neubau von Bundesstraßen in der Regel auch Abstufungen von Bundesstraßen, z. B. in Ortsdurchfahrten, erfolgen.



