

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Kerstin Andreae, Ingrid Hönlinger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/2612 –**

### **Sachstand zum Neu- und Ausbau und zu den Erhaltungsmaßnahmen von Bundesfernstraßen im Bundesland Baden-Württemberg**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Bundestagsdrucksache 17/2377 geht hervor, dass die Fünfjahresplanung gemäß Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (Investitionsrahmenplan – 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.

Aus der dortigen tabellarischen Übersicht in der Antwort zu den Fragen 1, 2 und 3 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 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 der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/2377 verwiesen.

1. In welcher Höhe sind seit dem Jahr 2003 insgesamt Bundesmittel in die Erhaltung von Bundesfernstraßen im Land Baden-Württemberg 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 65 Mio. Euro investiert.

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

| <b>BW</b>                  | 2003<br>Soll | 2004<br>Soll | 2005<br>Soll | 2006<br>Soll | 2007<br>Soll | 2008<br>Soll | 2009<br>Soll |
|----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Maßnahmen > 5 Mio. Euro *) | 4,8          | 2,3          | 3,2          | 11,8         | 14,2         | 24,6         | 67,3         |

\*) Ohne Konjunkturprogramme.

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

2. In welche Bundesfernstraßen des Landes Baden-Württemberg 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):

| <b>BW</b>           | 2003<br>Ist | 2004<br>Ist | 2005<br>Ist | 2006<br>Ist | 2007<br>Ist | 2008<br>Ist | 2009<br>Ist | Ge-<br>samt |
|---------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Erhaltungsmittel *) | 90,0        | 124,0       | 238,5       | 229,9       | 165,1       | 159,8       | 243,2       | 1 250,5     |

\*) Ohne Konjunkturprogramme.

Über die zahlreichen Einzelmaßnahmen liegt der Bundesregierung keine Zusammenstellung vor.

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

Von 2003 bis 2009 wurden in die Bedarfsplanmaßnahmen insgesamt rund 1,6 Mrd. Euro \*) investiert.

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

| <b>BW</b>                       | 2003<br>Soll | 2004<br>Soll | 2005<br>Soll | 2006<br>Soll | 2007<br>Soll | 2008<br>Soll | 2009<br>Soll |
|---------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Bedarfsplanmittel <sup>*)</sup> | 153,2        | 170,0        | 188,4        | 189,1        | 164,2        | 194,9        | 239,9        |

<sup>\*)</sup> Ohne Konjunkturprogramme und Refinanzierung der privaten Vorfinanzierung.

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

4. Wie hoch ist der Finanzbedarf insgesamt, um die bereits begonnenen Bedarfsplanprojekte mit aktualisierten Baukosten im Land Baden-Württemberg fertig stellen zu können?

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

5. 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 fertig gestellt?
6. In welchem Jahr wäre der gesamte Bedarfsplan Straße bei einem Investitionsniveau im Durchschnitt der Jahre 2003 bis 2010 (ohne Mittel aus den Konjunkturpaketen) voraussichtlich fertig gestellt?

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 fertig gestellt.

7. Welche der baden-württembergischen Vorhaben des IRP (2006 bis 2010) mit Planungsrecht laut Fernstraßenausbaugesetz konnten nicht begonnen und welche konnten nicht fertig gestellt werden (bitte tabellarisch nach Einzelprojekt und Planungsstand ausweisen)?

Von den in Anlage 2 des IRP 2006 bis 2010 enthaltenen Bundesfernstraßenprojekten konnten 30 Vorhaben noch nicht begonnen werden. Weitere 31 Maßnahmen sind noch im Bau.

8. Welche Bundesfernstraßenprojekte des Vordringlichen Bedarfs im Land Baden-Württemberg, die nicht im IRP 2006 bis 2010 enthalten sind, wurden noch nicht begonnen (bitte tabellarisch nach Einzelprojekt und Planungsstand ausweisen)?

Von den nicht im IRP 2006 bis 2010 enthaltenen Bedarfsplanmaßnahmen des Vordringlichen Bedarfs wurden 74 Vorhaben noch nicht begonnen.

9. Sind im Land Baden-Württemberg Bundesmittel in Bundesfernstraßenprojekte des Weiteren Bedarfs geflossen?

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

Es sind keine Mittel in Bundesfernstraßenprojekte des Weiteren Bedarfs in Baden-Württemberg geflossen.

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

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

11. In welche Bundesfernstraßenprojekte im Land Baden-Württemberg 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 Konjunkturpaketen I und II bis Ende Juni 2010 rund 74 Mio. Euro geflossen. Neben den Verstärkungen laufender Maßnahmen wurden damit auch acht neue Vorhaben begonnen.

Eine vollständige Zusammenstellung aller mit Mitteln der Konjunkturpakete finanzierten Maßnahmen liegt der Bundesregierung nicht vor.

12. In welche Bundesfernstraßenprojekte im Land Baden-Württemberg 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 Konjunkturpaketen I und II rund 69 Mio. Euro investiert. Über die zahlreichen Einzelmaßnahmen liegt der Bundesregierung keine Zusammenstellung vor.

13. Welche Bundesfernstraßen im Land Baden-Württemberg 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 Baden-Württemberg (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 Baden-Württemberg, 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 erhaltungspoliti-

schen Ziele ermittelt und als Vorgabe in den aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP) aufgenommen. Für Baden-Württemberg beläuft sich der Bedarf bis zum Ende des BVWP-Zeitraums 2015 im Mittel auf rund 300 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 Baden-Württemberg rund 9 Prozent der Bundesautobahnen Unebenheiten, Risse, Flickstellen, Eckabbrüche, Kantschäden u. Ä. aufweisen. Weitere 11 Prozent zeigen Anzeichen dafür, dass Erhaltungsmaßnahmen in Kürze notwendig werden können. Von den Bundesstraßen weisen rund 17 Prozent Unebenheiten, Risse, Flickstellen, Eckabbrüche, Kantschäden u. Ä. auf. Weitere 16 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 Baden-Württemberg rund 20 Einzelmaßnahmen mit einem Finanzvolumen über 5 Mio. Euro veranschlagt. Mit diesen Maßnahmen sollen 2010 über 85 Mio. Euro umgesetzt werden. Eine Zusammenstellung von Einzelmaßnahmen mit einem Finanzvolumen unter 5 Mio. Euro liegt der Bundesregierung nicht vor.

16. Welche Verkehrsbelegungen wurden für die Neu- und Ausbaumaßnahmen im Land Baden-Württemberg prognostiziert (bitte maßnahmenkonkrete Darstellung mit Angabe des Prognosehorizontes), 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 Baden-Württemberg aus dem Bundesverkehrswegeplan sollen nicht weiterverfolgt werden?

Im Land Baden-Württemberg werden alle Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen weiterverfolgt.

18. Welche Vorhaben im Land Baden-Württemberg mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag bzw. hohem ökologischem Risiko sollen weiterverfolgt werden, und welche nicht?

Alle Bedarfsplanprojekte mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag werden weiterverfolgt.

19. In welcher Höhe stehen dieses Jahr Planungsmittel für Neu- und Ausbauprojekte bei Bundesfernstraßen im Land Baden-Württemberg 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 neue Bundesfernstraßen im Land Baden-Württemberg (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 17 km neue Autobahnen und 19 km Autobahnerweiterungen realisiert. Dadurch sind zusätzliche jährliche Unterhaltungskosten von ca. 0,6 Mio. Euro entstanden. Rund 170 km Bundesstraßen wurden neu gebaut oder erweitert. Darin sind 30 fertig gestellte Ortsumgehungen enthalten. Die Unterhaltungskosten für neue Bundesstraßen steigen nur unwesentlich, da im Zusammenhang mit dem Neubau von Bundesstraßen in der Regel auch Abstufungen von Bundesstraßen, z. B. in Ortsdurchfahrten, erfolgen.



