

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/2812 –**

Sachstand zum Neu- und Ausbau und zu den Erhaltungsmaßnahmen von Bundesfernstraßen im Freistaat Sachsen

Vorbemerkung der Fragesteller

Aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 17/2377 geht hervor, dass die Fünfjahresplanung gemäß dem 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 einmal 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 der Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 17/2377 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 Ausbaivorhaben 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 der Vorbemerkung 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 Sachsen 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 als 5 Mio. Euro insgesamt rd. 61 Mio. Euro investiert.

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

Angaben in Mio. Euro

Sachsen	2003 Soll	2004 Soll	2005 Soll	2006 Soll	2007 Soll	2008 Soll	2009 Soll
Maßnahmen > 5 Mio. Euro*	9,3	3,1	8,6	6,8	14,8	7,4	10,6

* Ohne Konjunkturprogramme.

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

2. In welche Bundesfernstraßen des Freistaats Sachsen 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

Sachsen	2003 Ist	2004 Ist	2005 Ist	2006 Ist	2007 Ist	2008 Ist	2009 Ist	Gesamt
Erhaltungsmittel*	31,8	30,2	46,9	37,2	52,7	61,6	81,2	341,6

* 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 Freistaat Sachsen geflossen, und wie hoch war der jährlich zur Verfügung gestellte Betrag?

Von 2003 bis 2009 wurden in die Bedarfsplanmaßnahmen insgesamt rd. 1,1 Mrd. Euro* investiert.

Die Veranschlagung im Straßenbauplan (Anlage zum Bundeshaushalt) betrug in der Summe jährlich:

Angaben in Mio. Euro

Sachsen	2003 Soll	2004 Soll	2005 Soll	2006 Soll	2007 Soll	2008 Soll	2009 Soll
Bedarfsplanmittel*	136,5	182,0	184,8	194,5	72,5	71,1	89,0

* 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 in Sachsen fertigstellen zu können?

Der Finanzbedarf zur Fertigstellung der bereits begonnenen Bedarfsplanprojekte beträgt ab 2011 rd. 350 Mio. 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 u. a. 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 sächsischen Vorhaben des IRP (2006 bis 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 neun Vorhaben noch nicht begonnen werden. Weitere 14 Maßnahmen sind noch im Bau.

- Welche Bundesfernstraßenprojekte des Vordringlichen Bedarfs in Sachsen, 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 37 Vorhaben noch nicht begonnen.

9. Sind in Sachsen 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)?

Es sind keine Mittel in Bundesfernstraßenprojekte des Weiteren Bedarfs in Sachsen geflossen.

10. Für welche Bundesfernstraßenprojekte des Weiteren Bedarfs in Sachsen 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 des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs sind in Sachsen 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 Konjunkturprogrammen I und II bis Ende Juli 2010 rd. 33 Mio. Euro geflossen. Neben den Verstärkungen laufender Maßnahmen wurden damit auch fünf neue Vorhaben begonnen.

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

12. In welche Bundesfernstraßenprojekte in Sachsen 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 Juli 2010 aus den Konjunkturprogrammen I und II rd. 18 Mio. Euro investiert. Über die zahlreichen Einzelmaßnahmen liegt der Bundesregierung keine Zusammenstellung vor.

13. Welche Bundesfernstraßen im Freistaat Sachsen 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 in Sachsen (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 in Sachsen, 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 Sachsen beläuft sich der Bedarf bis zum Ende des BVWP-Zeitraums 2015 im Mittel auf rd. 95 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 Sachsen rd. 8 Prozent der Bundesautobahnen Unebenheiten, Risse, Flickstellen, Eckabbrüche, Kantschäden u. Ä. aufweisen. Weitere 7 Prozent zeigen Anzeichen dafür, dass Erhaltungsmaßnahmen in Kürze notwendig werden können. Von den Bundesstraßen weisen rd. 20 Prozent Unebenheiten, Risse, Flickstellen, Eckabbrüche, Kantschäden u. Ä. auf. Weitere 17 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 Sachsen rd. acht Einzelmaßnahmen mit einem Finanzvolumen über 5 Mio. Euro veranschlagt. Mit diesen Maßnahmen sollen 2010 etwa 23 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 Freistaat Sachsen 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 des Bundesverkehrswegeplans sollen in Sachsen nicht weiterverfolgt werden?

In Sachsen werden alle Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen weiterverfolgt.

18. Welche Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag bzw. hohem ökologischem 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 in Sachsen zur Verfügung (bitte getrennte Darstellung nach Zuständigkeit der Straßenbauverwaltung)?
20. In welcher Höhe stehen bis 2015 Planungsmittel zur Verfügung (bitte getrennte Darstellung nach Zuständigkeit der Straßenbauverwaltung)?

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

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.

21. Wie viele Kilometer neue Bundesfernstraßen (bitte 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 79 Kilometer neue Autobahnen und 36 Kilometer Autobahnerweiterungen realisiert. Dadurch sind zusätzliche jährliche Betriebskosten von ca. 2,4 Mio. Euro entstanden. Rund 92 Kilometer Bundesstraßen wurden neu gebaut oder erweitert. Darin sind 20 fertiggestellte Ortsumgehungen enthalten. Die Betriebskosten 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.

22. Welche Autobahnabschnitte im Freistaat Sachsen sind durch Alkali-Kieselsäure-Reaktion (AKR) beschädigt?

Für den Freistaat Sachsen sind gutachterlich Schadensfälle bedingt durch AKR im Bereich der Autobahn 14 (A 14) zwischen den Anschlussstellen Mutzschen und Leisnig bestätigt worden.

23. Welche Kosten verursachte die Beseitigung der AKR-Schäden bisher, und welche sind angesichts der festgestellten Schäden noch zu erwarten?

Die mit rund 13 Mio. Euro veranschlagten Kosten für die bereits begonnenen Maßnahmen an dem vorgenannten Abschnitt der A 14 zwischen den Anschlussstellen Mutzschen und Leisnig beinhalten neben der Instandsetzung der Fahrbahn auch den Ersatzneubau von drei in dem Abschnitt befindlichen Brückenbauwerken sowie die Erneuerung der Mittelstreifenentwässerung.

Weitere Schadensfälle mit nachgewiesener Schädigung durch AKR sind seitens des Freistaates Sachsen nicht gemeldet worden. Angaben über zu erwartende Schäden sowie die Kosten ihrer Beseitigung wären spekulativ und können nicht beantwortet werden.

