

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daniela Wagner, Nicole Maisch,
Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/2819 –**

Sachstand zum Neu- und Ausbau und zu den Erhaltungsmaßnahmen von Bundesfernstraßen im Bundesland Hessen

Vorbemerkung der Fragesteller

Aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/2377 geht hervor, dass die Fünfjahresplanung gemäß 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 (Bundestagsdrucksache 17/2079) auf 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 (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 den Vorbemerkungen 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 Hessen 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 262 Mio. Euro investiert.

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

Angaben in Mio. Euro

HE	2003 Soll	2004 Soll	2005 Soll	2006 Soll	2007 Soll	2008 Soll	2009 Soll
Maßnahmen > 5 Mio. €*	32,9	26,3	15,1	22,7	31,4	14,0	55,4

* ohne Konjunkturprogramme

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

2. In welche Bundesfernstraßen des Landes Hessen 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

HE	2003 Ist	2004 Ist	2005 Ist	2006 Ist	2007 Ist	2008 Ist	2009 Ist	Gesamt
Erhaltungsmittel*	89,1	116,8	135,5	167,4	152,8	164,4	289,7	1 115,7

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

Von 2003 bis 2009 wurden in die Bedarfsplanmaßnahmen insgesamt rund 0,8 Mrd. Euro* investiert.

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

Angaben in Mio. Euro

HE	2003 Soll	2004 Soll	2005 Soll	2006 Soll	2007 Soll	2008 Soll	2009 Soll
Bedarfsplanmittel*	128,8	116,9	122,9	104,2	162,9	137,8	155,1

* 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 Hessen fertigstellen zu können?

Der Finanzbedarf zur Fertigstellung der bereits begonnenen Bedarfsplanprojekte beträgt ab 2011 rund 890 Mio. Euro einschließlich Verkehrsprojekte Deutsche Einheit und Refinanzierung privat vorfinanzierter Maßnahmen.

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 fertiggestellt?
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 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 fertig gestellt.

7. Welche der 60 hessischen 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 25 Vorhaben noch nicht begonnen werden. Weitere 23 Maßnahmen sind noch in Bau.

8. Welche Bundesfernstraßenprojekte des Vordringlichen Bedarfs im Land Hessen, 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 50 Vorhaben noch nicht begonnen.

9. Sind im Land Hessen 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 Hessen geflossen.

10. Für welche Bundesfernstraßenprojekte des Weiteren Bedarfs im Land Hessen 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 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Aufnahme der Planung der A 66 Autobahnkreuz Wiesbaden/Schierstein bis Anschlussstelle Wiesbaden/Erbenheim durch das Land Hessen zugestimmt und darüber hinaus die Notwendigkeit der Maßnahme B 47 Bürstadt bis westlich Lorsch als unvorhergesehenen Verkehrsbedarf gemäß § 6 des Fernstraßenausbaugesetzes anerkannt.

11. In welche Bundesfernstraßenprojekte im Land Hessen 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 Konjunkturprogrammen I und II bis Ende Juli 2010 rund 39 Mio. Euro geflossen. Neben den Verstärkungen laufender Maßnahmen wurden damit auch sechs neue Vorhaben begonnen.

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

12. In welche Bundesfernstraßenprojekte im Land Hessen 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 rund 62 Mio. Euro investiert. Über die zahlreichen Einzelmaßnahmen liegt der Bundesregierung keine Zusammenstellung vor.

13. Welche Bundesfernstraßen im Land Hessen 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 Hessen (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 Hessen, 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 Sachzusammenhanges 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 Hessen beläuft sich der Bedarf bis zum Ende des BVWP-Zeitraums 2015 im Mittel auf rund 245 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 Hessen 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 22 Prozent Unebenheiten, Risse, Flickstellen, Eckabbrüche, Kantschäden u. ä. auf. Weitere 19 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 Hessen rund 28 Einzelmaßnahmen mit einem Finanzvolumen über 5 Mio. Euro veranschlagt. Mit diesen Maßnahmen sollen 2010 etwa 104 Mio. Euro umgesetzt werden. Eine Zusammenstellung von Einzelmaßnahmen mit einem Finanzvolumen unter 5 Mio. Euro liegt der Bundesregierung nicht vor.

16. a) Welche Verkehrsbelegung wurde für die Neu- und Ausbaumaßnahmen im Land Hessen prognostiziert (bitte maßnahmenkonkrete Darstellung mit Angabe Prognosehorizont), und wie hoch ist davon der Anteil des induzierten Verkehrs?
- b) 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 Fahrtzeitänderungen 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 Hessen aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) sollen nicht weiterverfolgt werden?
18. Welche Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag bzw. hohem ökologischem Risiko sollen weiterverfolgt werden, und welche nicht?

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

Mit Ausnahme der im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Weiteren Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko eingestuftes Maßnahme A 4 Olpe–Hattenbach ist dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kein weiteres Projekt bekannt, das im Land Hessen nicht weiter verfolgt werden soll.

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

In welcher Höhe stehen bis 2015 Planungsmittel zur Verfügung (bitte 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. a) Wie viele Kilometer neue Bundesfernstraßen im Land Hessen (bitte getrennte Darstellung nach Bundesstraßen und Autobahnen) wurden mit den Bedarfsprojekten realisiert?
- b) Wie hoch sind die dadurch entstandenen jährlichen Unterhaltungskosten für Betrieb, Wartung und Pflege dieser Verkehrsanlagen?

Von 2001 bis 2009 wurden 10,2 km neue Autobahnen und 15,1 km Autobahnerweiterungen realisiert. Dadurch sind zusätzliche jährliche Unterhaltungskosten von ca. 0,3 Mio. Euro entstanden. Rund 65 km Bundesstraßen wurden neu gebaut oder erweitert. Darin sind 19 fertig gestellte 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.

