

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/1907 –

Planung und Finanzierung der bundeseigenen Verkehrsinfrastruktur im Saarland

Vorbemerkung der Fragesteller

Derzeit wird der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 aufgestellt. Die Länder melden im Zuge dessen ihre Wünsche für zukünftige Bauprojekte an Bundesfernstraßen an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Im Rahmen dieses Prozesses wird immer wieder Kritik an verschiedenen Aspekten der Verkehrsinfrastrukturplanung laut. So werden viel mehr Bauprojekte zum BVWP angemeldet, als sich mit den vorhandenen Finanzmitteln realisieren lassen, ebenso werden die ursprünglichen veranschlagten Kosten vieler Projekte von den tatsächlichen Kosten weit überstiegen. Gleichzeitig befindet sich die vorhandene Verkehrsinfrastruktur in einer Krise, weil die für Sanierungsmaßnahmen bereitgestellten Finanzmittel mit dem akuten Sanierungsbedarf nicht Schritt hält.

1. Welche Straßenbauprojekte hatte das Saarland zum BVWP 2003 angemeldet (bitte tabellarisch mit den damals geschätzten Projektkosten darstellen)?

Zu dem Kostenstand 2002 der nachstehend genannten Projekte ist im Hinblick auf die aktuellen Kosten anzumerken, dass die Kosten im Bundesfernstraßenbau lt. Baupreisindex des Statistischen Bundesamtes von 2002 bis 2014 um 29,6 Prozent gestiegen sind.

| Projektbezeichnung | Kosten in Mio. Euro Kostenstand 2002 |
|--|---|
| A 1 Verbindung A 1–A 623 nördl. Saarbrücken | 28,0 |
| A 1 A 623–B 268 und Westspange Saarbrücken | 27,9 |
| A 8 Besch (Bgr. L/D)–AS Perl/Borg | 14,1* |
| A 8 AS Merzig/Wellingen–AS Merzig/Schwemlingen | 20,0 |
| A 620 AS Saarbrücken/Gersweiler–AS SB/Messegelände | 19,7 |
| A 620 AS Saarbrücken/W.-H.-Br.–AS SB/Bismarckbrücke | 13,0 |
| B 41 A 62–Wolfersweiler | 5,9 |
| B 41 OU Wolfersweiler | 3,0 |
| B 41 OU Ottweiler | 23,6 |
| B 41 OU Neunkirchen | 12,0 |
| B 51 OU Ensdorf | 4,6* |
| B 51 OU Saarlouis/Fraulautern-Roden | 13,2* |
| B 51 OU Besseringen | 23,2 |
| B 269 Querspange Ensdorf | 31,1* |
| B 269 Bgr. F/D–Lisdorf (A 620) | 42,1 |
| B 269 Verlegung bei Lebach | 10,0 |
| B 269 OU Saarlouis/Fraulautern mit Anbindung an B 51 | 9,0 |
| B 269 Verlegung bei OU Nalbach | 7,4 |
| B 423 Verlegung in Blieskastel | 1,3* |
| B 423 OU Schwarzenbach und Schwarzenacker | 9,4 |

* Hier nur Fertigstellungs-Restkosten, da das Projekt im Jahr 2002 entweder schon fertig gestellt oder in Bau war.

2. Schöpft das Saarland bei den beantragten Bundeshaushaltsmitteln die vorgesehenen Haushaltsmittel ab oder bleiben die Bundeshaushaltsmittel ungenutzt?

In der Regel wurden zwischen 2003 und 2013 die jeweils zum Jahresbeginn zur Verfügung gestellten Bundesfernstraßenmittel von der Auftragsverwaltung des Landes im Rahmen des Haushaltsvollzugs in Anspruch genommen. Bilanziert sind darüber hinaus in diesem Zeitraum weitere Bundesmittel i. H. v. insgesamt rund 46 Mio. Euro in die Bundesfernstraßen des Saarlandes investiert worden.

3. Welche der vom Saarland zum BVWP 2003 angemeldeten Straßenbauprojekte wurden seitdem realisiert bzw. sind zurzeit im Bau (bitte tabellarisch mit den tatsächlichen Projektkosten darstellen)?

| Maßnahmenbezeichnung | Kosten (Mio. Euro) | Verkehrsfreigabe |
|--------------------------------------|-----------------------|------------------|
| B 51, Ortsumgehung Ensdorf | 30,7 | 10.12.2004 |
| B 51, Ortsumgehung Besseringen | 27,2 | 13.12.2013 |
| B 269, Querspange Ensdorf | 42,4 | 11.12.2008 |
| B 269, Bundesgr. D/F–Lisdorf (A 620) | 50,0 | 28.08.2012 |
| B 423, Verlegung in Blieskastel | 5,4 | 23.01.2013 |

4. Wo genau, aus welchen Gründen und mit welchen jeweils geschätzten Kosten sieht die Bundesregierung einen kurzfristigen Sanierungsbedarf für bundeseigene Straßen und Autobahnen sowie den dazugehörigen Brücken, Tunnel und sonstigen Straßenbauwerken im Saarland?
5. Wann werden diese kurzfristig nötigen Sanierungen voraussichtlich umgesetzt?
6. Wo genau, aus welchen Gründen und mit welchen jeweils geschätzten Kosten sieht die Bundesregierung einen mittel- bis langfristigen Sanierungsbedarf für bundeseigene Straßen und Autobahnen sowie den dazugehörigen Brücken, Tunnel und sonstigen Straßenbauwerken im Saarland?

Die Fragen 4 bis 6 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Erhaltungsbedarfsprognose für die Bundesfernstraßen wurde für die Jahre 2011 bis 2025 fortgeschrieben. Der Erhaltungsbedarf wird dabei auf der Grundlage von Modellrechnungen abgeschätzt.

Zusätzlich dient die Auswertung der regelmäßigen Zustandserfassung und -bewertung der Fahrbahnoberflächen und Bauwerke als Grundlage für die Planung von Erhaltungsmaßnahmen.

Im Zuge der grundhaften Ertüchtigung der Strecken werden auch die Bauwerke auf ihre Zukunftsfähigkeit überprüft. Dies erfolgt über eine Substanzbewertung und eine Nachrechnung der Bauwerke. Das Ergebnis dieser Untersuchung kann eine Verstärkung oder einen Ersatzneubau zur Folge haben.

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass das saarländische Bundesfernstraßennetz größtenteils aus Strecken besteht, die in den späten 50er- bis in die 70er-Jahren erbaut worden sind und eine Vielzahl von Bundesstraßen zu Bundesautobahnen umgewidmet wurden. Infolge dieser Aufstufung ist der Straßenaufbau der ehemals als Bundesstraßen konzipierten Bundesautobahnen teilweise unterdimensioniert. Darüber hinaus entsprechen die Fahrbahnbreiten vielfach nicht den geltenden straßenbautechnischen Vorgaben.

Kurzfristige Maßnahmen

Strecke

A 1, AS Braunshausen–AS Primstal

| | | | |
|---------------------------------------|---------------------|--------------------|----------------|
| 1. BA (Richtungsfahrbahn Saarbrücken) | abgeschlossen | | |
| 2. BA (Richtungsfahrbahn Trier) | Baubeginn: II./2014 | Kosten: | 9,0 Mio. Euro |
| 3. BA und 4. BA | Baubeginn: II./2015 | geschätzte Kosten: | 18,5 Mio. Euro |

zu dieser Gesamtmaßnahme gehört auch die Verstärkung einer Großbrücke.

A 62, AS Nonnweiler/Otzenhausen–AS Nohfelden Türkismühle

| | | | |
|-------------------------------------|---------------------|--------------------|----------------|
| 1. BA (Richtungsfahrbahn Pirmasens) | Baubeginn: II./2014 | Kosten: | 6,2 Mio. Euro |
| 2. BA (Richtungsfahrbahn Trier) | Baubeginn: II./2015 | geschätzte Kosten: | 8,7 Mio. Euro |
| 3. BA | Baubeginn: II./2016 | geschätzte Kosten: | 11,0 Mio. Euro |

Bauwerke

A 8 bei Ingweiler, Ersatzneubau BW 371 ab 2014
Kostenberechnung: 5,2 Mio. Euro

A1, Illtalbrücke, Ersatzneubau BW 334 ab 2015

Geschätzte Kosten: 10 Mio. Euro

A6, Grumbachtalbrücke, Ersatzneubau BW 1036 ab 2016

Geschätzte Kosten: 40 Mio. Euro

Mittel- und langfristige Maßnahmen

A 8, AS Neunkirchen/Oberstadt–AK Neunkirchen

Geschätzte Kosten: 55 Mio. Euro (inkl. Bauwerke)

A 8, AS Schwalbach–AS Heusweiler

Geschätzte Kosten: 29 Mio. Euro

A 8, AS Heusweiler–AK Saarbrücken

Geschätzte Kosten: 33 Mio. Euro

A 1, AS Illingen–AK Saarbrücken, 3. BA AS Illingen

Geschätzte Kosten: 3,2 Mio. Euro

A 620, AS Wadgassen–AS Ensdorf

Geschätzte Kosten: 10 Mio. Euro

Bauwerke

A 8 bei Saarlouis, Ersatzneubau BW 448

Geschätzte Kosten: 22 Mio. Euro