

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Milz, Dr. Waffenschmidt, Frau Dr. Wilms, Dr. Meyer zu Bentrup, Daweke, Dr. Hüsch, Dr. Hammans, Dr. Hoffacker, Braun, Dr. Möller, Tillmann, Feinendegen, Dr. Mikat, Schmitz (Baesweiler), Krey, Dr. Freiherr Spies von Büllsheim, Wimmer (Mönchengladbach), Schmidt (Wuppertal), Weiskirch (Olpe), Schmöle, Frau Dr. Wex, Dr. Schröder (Düsseldorf), Dr. Kraske, Dr. Hennig, Dr. Unland, Prinz zu Sayn-Wittgenstein-Hohenstein und Genossen

– Drucksache 8/460 –

**Verwendung von Haushaltsresten für Straßenbaumaßnahmen
in Nordrhein-Westfalen**

Der Bundesminister für Verkehr – StB 11/06.26.10/11001 Bd 77 – hat mit Schreiben vom 22. Juni 1977 namens der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. Worin sieht die Bundesregierung die Ursachen für diese in Nordrhein-Westfalen nicht bauwirksam gewordenen Straßenbaumittel in Höhe von ca. 180 Millionen DM einschließlich der sich daraus ergebenden weiteren Faktoren, die zur Verschärfung der Situation beitragen?

Die Ursachen liegen im wesentlichen in unvorhersehbaren Planungsschwierigkeiten. Im übrigen betragen die tatsächlichen Ausgabereste 1976 im Bundesfernstraßenbau in Nordrhein-Westfalen 49,2 Mio DM.

2. Welche Konsequenzen wird die Bundesregierung auf Grund der fehlenden Straßenbauobjekte für vorhandene Haushaltssmittel aus den Tatsachen ziehen,
daß der Volkswirtschaft in Nordrhein-Westfalen für zahlreiche Arbeitskräfte die Beschäftigungsgrundlage entzogen ist,
daß zusätzliche Belastungen der Bundesanstalt für Arbeit entstanden sind,
daß negative Auswirkungen auf die Beschäftigungslage der Zulieferindustrien erfolgt sind und

daß die diesen nicht realisierbaren Straßenbauarbeiten zuzumessenden Steuererwartungen fortgefallen sind?

Der Bundesminister für Verkehr ist im Benehmen mit dem Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen bemüht, anstelle nicht beginnbarer Maßnahmen andere dringliche Maßnahmen auf der Grundlage des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen vorzuziehen. Den Baufirmen Nordrhein-Westfalens steht die Beteiligung an Ausschreibungen in allen Bundesländern frei. Den Arbeitskräften wird das Aufsuchen ortsferner Arbeitsstellen durch finanzielle Hilfen der Arbeitsämter zur Förderung der Arbeitsaufnahme (Mobilitätshilfen nach dem AFG) erleichtert.

3. Beabsichtigt die Bundesregierung wegen der ohnehin schon großen Verkehrsdichte in Nordrhein-Westfalen eine nach volkswirtschaftlichen, aber auch umweltschutzfreundlichen Gesichtspunkten ausgerichtete Straßenbaupolitik und -planung in der Weise zu betreiben,
 - daß Straßenengpässe zur Vermeidung erhöhter Umweltbelastungen durch den stehenden Verkehr beseitigt werden,
 - daß durch den Bau von Umgehungsstraßen um Ortschaften von der durch den Durchgangsverkehr erzeugten Belastung freigeschalten werden,
 - daß durch Schaffung kreuzungsfreier Bahnübergänge die die Volkswirtschaft belastenden hohen Betriebskosten bei beschränkten Bahnübergängen mit dem gleichzeitigen Effekt der geringen Abgas- und Lärmimmissionen vermieden werden,
 - daß durch den Bau von Verbindungsstraßen Alternativen für vorgesehene Streckenstilllegungen der Deutschen Bundesbahn aus Rentabilitätsgründen entwickelt werden,
 - daß Anschlüsse strukturschwacher Gebiete an das Straßennetz des Bundes zum Zwecke ihrer wirtschaftlichen Erschließung und Entwicklung und damit zur Schaffung von Arbeitsmöglichkeiten beschleunigt errichtet werden und
 - daß der Straßenbau zur Erhöhung der Fahrsicherheit insbesondere an festgestellten Gefahrenpunkten intensiviert wird?

Die in der Frage angesprochenen Gesichtspunkte gehören seit Jahren zu den Zielen der Straßenbaupolitik der Bundesregierung. Die Straßenbauplanung ist Teil der Bundesverkehrswegeplanung und des Koordinierten Investitionsprogramms (KIP); sie berücksichtigt u. a. folgende Leitlinien:

- Abbau von Unfallschwerpunkten und Verkehrsengpässen,
- Vermeidung von Umweltbeeinträchtigungen,
- Förderung strukturschwacher Gebiete.

Der Vollzug dieser Leitlinien ist im Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1976 bis 1980 und im Programm für Zukunftsinvestitionen leicht ablesbar.

Die im Rahmen der Netzkonzentration der Deutschen Bundesbahn unter Aufrechterhaltung einer möglichst gleichwertigen Qualität der Verkehrsbedienung teilweise erfolgende Umstellung des Schienenpersonennahverkehrs auf Busbetrieb erfordert nach den bisherigen Erfahrungen bei Streckenstilllegungen nur ausnahmsweise und im begrenzten Umfang zusätzliche Straßenbaumaßnahmen.

4. Hält es die Bundesregierung für erforderlich, daß zur längerfristigen Behebung der momentan bedrohlichen und künftig sich möglicherweise noch verschlechternden Entwicklung für die durchweg mittelständisch strukturierte Straßenbauwirtschaft in Nordrhein-Westfalen folgende Maßnahmen getroffen werden:
 - a) vorgezogene Vergaben von zurückgestuften ausführungsreifen Straßenbauvorhaben,
 - b) Erhöhung der Planungskapazität bei den Straßenbauverwaltungen,
 - c) Bestätigung der Auftragsvergabe zur gleichmäßigen Auslastung der Straßenbaukapazitäten,
 - d) frühzeitige Auftragsvergaben zum rechtzeitigen Abbau der Mittel vor Ende des Haushaltsjahres,
 - e) Deckung der Selbstfinanzierungsquoten der Kommunen und der Deutschen Bundesbahn aus dem Investitionsprogramm der nächsten Jahre.

Ist die Bundesregierung bereit, diese Maßnahmen so bald wie möglich in die Tat umzusetzen?

Die angesprochenen Punkte werden bei den in der Antwort zu Frage 2 genannten Bemühungen von Bund und Land in die Erörterung einbezogen. Im übrigen ergeben sich bei der Finanzierung des Kostenanteils der Deutschen Bundesbahn bei Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz keine Schwierigkeiten.

5. Ist die Bundesregierung bereit, zur kurzfristigen Behebung der augenblicklich kritischen Situation im Straßenbau in Zusammenarbeit mit den Stellen der Straßenbauverwaltungen in Nordrhein-Westfalen im Rahmen einer beschleunigten Auftragserteilung schnell und unbürokratisch tätig zu werden, damit zur Überwindung der Krise der Straßenbauwirtschaft die Durchführung von Spurrinnenbeseitigungen, Straßendeckenüberzügen, Straßenaus- und -neubaumaßnahmen sowie Berichtigung kreuzungsfreier Straßenüberwege erfolgen kann?

Soweit die Frage den Eindruck erweckt, es würde langsam und bürokratisch gearbeitet, so ist dies falsch. Im übrigen ist die Vorbereitung und Durchführung der angesprochenen kleineren Baumaßnahmen Sache des Landes Nordrhein-Westfalen. Die Mittel stehen hierfür zur Verfügung.

6. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Betrag an Haushaltsmitteln, die an Straßenbaumaßnahmen insgesamt im Bundesgebiet und insbesondere für Nordrhein-Westfalen für das Jahr 1977 nicht verbraucht werden?

Die Ausgabereste dürften den Umfang des Vorjahres nicht überschreiten.

7. Wann kann der Planungsrückstand für Straßenbauvorhaben in Nordrhein-Westfalen ausgeglichen werden?

Es ist Aufgabe des Landes, Planungsrückstände auszugleichen.

