

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dabrinio und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/254 —**

Finanzzuschüsse des Bundes für Straßenbauvorhaben

Der Bundesminister für Verkehr – StB 10/00.02.10/11 B 33 – hat mit Schreiben vom 28. Juli 1983 die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. Welche Kriterien hinsichtlich des erwarteten Verkehrsaufkommens spielen bei der Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums eine Rolle, nach denen Bundesfernstraßen aus dem Bundeshaushalt finanziert bzw. Bundeszuschüsse nach dem GVFG für Kreis- und Gemeindestraßen bewilligt werden?

Für die Finanzierung der Bundesfernstraßen sind die §§ 3 und 5 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) maßgebend. Danach ist der Bund Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten in Gemeinden mit mehr als 80 000 Einwohnern (§ 5 FStrG). Die Straßenbaulast umfaßt alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Bundesfernstraßen zusammenhängenden Aufgaben (§ 3 FStrG). Nach § 1 FStrG sind Bundesfernstraßen öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern (§ 3 FStrG).

Voraussetzung für die Finanzierung von größeren Neu- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen ist ein positives Ergebnis einer ökonomischen Bewertung, also ein Überwiegen der Vorteile gegenüber den Nachteilen einschließlich der Kosten sowie die Erwartung, daß etwaige ökologische Probleme – gegebenenfalls mit angemessenen Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen –

beherrschbar sind. Die ökonomische Bewertung erfaßt neben Kosten und Kostenersparnissen Beiträge zur Verkehrssicherheit, zur regionalen Erschließung und Entwicklung sowie zur Entlastung von Lärm, Abgasen und innerörtlicher Trennwirkung.

Für die Entscheidung der Bewilligungsbehörden, Zuwendungen nach § 5 a FStrG bzw. nach dem GVFG zu gewähren (bei GVFG-Maßnahmen Zuständigkeit der Bundesländer), gelten gleichartige Kriterien wie bei den Entscheidungen über den Bau von Bundesfernstraßen; sie sind der kommunalen Situation angepaßt.

2. Wie hoch ist das durch Prognosen zu belegende Mindestverkehrsaufkommen ab dem der Bund Bundesfernstraßen, Kreisstraßen bzw. Gemeindestraßen mit-/finanziert?

Die Fragen 2, 3 und 5 unterstellen, daß die Finanzierung von Straßenbaumaßnahmen an Mindestwerte des Verkehrsaufkommens gebunden ist. Dies trifft nicht zu; deshalb kann ein Mindestverkehrsaufkommen auch nicht angegeben werden.

3. Ist der Bundesregierung bekannt, wie hoch das Mindestverkehrsaufkommen von Ländern und Gemeinden angesetzt wird, wenn sie die Entscheidung über die Finanzierung von Straßenneubauten in eigener Baulast zu treffen haben?

Entsprechende Festsetzungen sind der Bundesregierung nicht bekannt.

4. Welche Anforderungen an die Qualität von Verkehrsprognosen stellt die Bundesregierung ggf., damit sie von ihr als Entscheidungsgrundlage für die Finanzierung von Straßenbauvorhaben als ausreichend anerkannt werden?

Verkehrsprognosen sind für die Entscheidung, ob Straßenbauvorhaben vom Bund finanziert oder finanziell gefördert werden, nicht maßgebend; sie werden jedoch zur Bemessung und Bewertung der Maßnahmen benötigt.

Verkehrsprognosen im Auftrage des Bundes bauen auf realistischen Erwartungen bezüglich Verkehrs-, Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung auf. Er nutzt hierzu die Erfahrungen und Kenntnisse sachkundiger Forschungsinstitute und Ingenieurbüros. An Verkehrsprognosen anderer Stellen werden im Zusammenhang mit Finanzbeiträgen des Bundes vergleichbare Anforderungen gestellt.

5. Unter welchen Umständen werden Ausnahmen von dem erwähnten Mindestverkehrsaufkommen als Bedingung für die Finanzierung von Straßenvorhaben gemacht?

Da keine Mindestaufkommen festgelegt sind, kommen Ausnahmen davon nicht in Betracht.