

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Valerie Wilms, Dr. Anton Hofreiter, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Sven-Christian Kindler, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ermittlung des Erhaltungsbedarfs im Bundesfernstraßennetz für den Bundesverkehrswegeplan 2015

Der Erhaltungsbedarf für das Bundesfernstraßennetz wird in den kommenden Jahren stark anwachsen; nach ersten Ergebnissen der Erhaltungsbedarfsprognose für den Bundesverkehrswegeplan 2015 ergibt sich bereits ab 2019 ein jährlicher Erhaltungsbedarf in Höhe von 3,7 Mrd. Euro. Von 2011 bis 2025 werden 50,6 Mrd. Euro für den Substanzerhalt im Bestandsnetz benötigt.

In den letzten Jahren lagen die tatsächlichen Erhaltungsinvestitionen bis auf das Jahr 2009 immer unterhalb der damaligen Prognose zum Bundesverkehrswegeplan 2003 von 2,5 Mrd. Euro jährlich.

Durch unterlassene und verschleppte Erhaltung in der Vergangenheit hat sich der Zustand des Bundesfernstraßennetzes deutlich verschlechtert. Dies belegen sowohl die Verkehrsinvestitionsberichte als auch der jüngst vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vorgelegte Bericht zur Strategie bei der Sanierung der Brücken im Bundesfernstraßennetz. Insbesondere zur Erhaltung und Sanierung des Brückenbestands ist eine massive Aufstockung der Mittelansätze erforderlich, um kurz- und mittelfristig drohende Verkehrsbeschränkungen abzuwenden.

Der Erhaltungszustand des Bundesfernstraßennetzes hat sich nicht zuletzt durch die von den Ländern praktizierte Umwidmung von Erhaltungsmitteln für den Neu- und Ausbau weiter verschärft.

Bei der im Entwurf vorliegenden Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015 wird dem Erhalt des Bestandsnetzes höchste Priorität eingeräumt; die dafür notwendigen Mittel gelten demnach vor Neu- und Ausbau als gesetzt. Dabei will der Bund sich an der Zielvorgabe orientieren, dass der Zustand des Bundesfernstraßennetzes im Jahr 2025 wieder den Ausgangszustand 2010 erreicht.

Es bleibt abzuwarten, wie dieser Anspruch tatsächlich umgesetzt werden soll.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Qualitätsverhältnisse und welches Substanzniveau waren zu Beginn der 90er-Jahre an Autobahnen festzustellen, und in welchem Maße wurde das im Bundesverkehrswegeplan 2003 formulierte Ziel für 2015 bisher erreicht?
2. Welches Qualitätsniveau und welches Substanzniveau erreichten die Bundesstraßen im Jahr 2000, und in welchem Maße wurde das im Bundesverkehrswegeplan 2003 formulierte Ziel bisher eingehalten?
3. Inwieweit wurden bisher einheitliche Fahrbahnqualitäten und Substanzpotenziale bundesweit erreicht?
4. Zu welchen Ergebnissen kommt die Erhaltungsbedarfsprognose für den Bundesverkehrswegeplan 2015?
 - a) Welche Erhaltungsziele liegen dieser Prognose zugrunde?
 - b) Welcher Erhaltungsbedarf wird in den Jahren 2010 bis 2025 prognostiziert (bitte für jedes Jahr einzeln ausweisen)?
 - c) Wurde diese Erhaltungsbedarfsprognose dem Deutschen Bundestag und der Öffentlichkeit bereits zugänglich gemacht?
Wenn nicht, wann ist dies geplant?
 - d) Ist vorgesehen, für die Bundesverkehrswegeplanung eine Erhaltungsbedarfsprognose vorzulegen, die den gesamten Zeitraum des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 bis 2030 abdeckt?
 - e) Ist vorgesehen, für die Bundesverkehrswegeplanung 2015 ebenfalls eine alle Bundesverkehrswege abdeckende Erhaltungsbedarfsprognose vorzulegen?
5. Welcher Erhaltungsrückstand ergibt sich derzeit im Bundesfernstraßennetz bei Zugrundelegung des Substanzniveaus zu Beginn der 90er-Jahre?
6. Von welchem Substanzniveau geht die Bundesregierung bei der Ermittlung des Erhaltungsbedarfs als Zielgröße aus?
7. In welchem Zeitraum soll der bestehende Erhaltungsrückstand im Bundesfernstraßennetz abgebaut werden, und welche Mittel sind dafür notwendig?
8. Von welchen Annahmen ist die Daehre-Kommission bei der Ermittlung des Erhaltungsrückstands im Bundesfernstraßennetz ausgegangen, und wie interpretiert die Bundesregierung die dortigen Angaben?
9. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung durch den steigenden Erhaltungsbedarf für das Bundesfernstraßennetz auf die Verteilung der Mittel zwischen Neu- und Ausbau einerseits und Erhaltungsinvestitionen andererseits?
10. Wie bewertet die Bundesregierung die in den letzten Jahren feststellbaren Abweichungen zwischen den Planansätzen für Neu- und Ausbau sowie Erhalt und dem tatsächlichen Ist-Ausgaben im Haushaltsvollzug, die in der Regel zu Lasten des Erhalts gegangen sind, und welche Änderungen plant die Bundesregierung, um diese Zweckentfremdung künftig zu unterbinden?
11. In wie vielen Fällen wurden Anträge der Bundesländer auf Umwidmung von Erhaltungsmitteln für Neu- und Ausbauprojekte im Zeitraum 2005 bis 2012 durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung genehmigt (bitte jährlich aufgeschlüsselt nach Bundesländern angeben), und was waren die jeweiligen Gründe für die Genehmigungen?

12. Welche Pilotprojekte für eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung – Straße (LuFV-Straße) würden sich aus Sicht der Bundesregierung anbieten?
13. Welche Länder haben bisher signalisiert, sich an einem Pilotprojekt „LuFV-Straße“ zu beteiligen?
14. Wie ist der Vorbereitungsstand für die Pilotprojekte „LuFV-Straße“, und bis wann plant die Bundesregierung deren Start?
15. Welche Parameter sollen bei den Pilotprojekten „LuFV-Straße“ erfasst werden, und was soll konkret erprobt werden?

Berlin, den 28. Juni 2013

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

