

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Annalena Baerbock, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Matthias Gastel, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Peter Meiwald, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zustand, Planung und Finanzierung der bundeseigenen Verkehrsinfrastruktur in Brandenburg

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.

Zusätzlich zeigen sich gerade auch in Brandenburg seit einigen Jahren dramatische Schäden am Beton von Autobahnen, die erst in den 90er-Jahren gebaut oder ausgebaut wurden. Dieser auch Betonkrebs genannte Prozess wird als Alkali-Kieselsäure-Reaktion bezeichnet und beruht auf einer Reaktion zwischen dem verwendeten Bindemittel Zement und den Zuschlagstoffen, wie Kies und Splitt. Er führt zu einem Bröckeln des Betons, der insbesondere an Autobahnen in den ostdeutschen Bundesländern deutlich erkennbar ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Straßenbauprojekte hatte das Land Brandenburg zum BVWP 2003 angemeldet, und welche Projekte davon wurden bzw. werden umgesetzt (bitte tabellarisch mit den damals geschätzten Projektkosten, den tatsächlichen Projektkosten, dem – prognostizierten – Fertigstellungsdatum und Strecke darstellen)?
2. Schöpft das Land Brandenburg bei den beantragten Bundeshaushaltsmitteln für die Verkehrsinfrastruktur die vorgesehenen Haushaltsmittel ab, oder bleiben die Bundeshaushaltsmittel ungenutzt, und wenn ja, wodurch wird dies begründet?
3. Welche Mittel wurden über die bereits beantragten Bundesmittel zusätzlich beantragt, und welche Verkehrsinfrastrukturprojekte wurden damit in Brandenburg finanziert?

4. Wie hoch waren im Zeitraum seit dem Jahr 2003 die Kosten für den Bundeshaushalt durch zusätzliche Fahrbahnsanierungen auf den Bundesfernstraßen und Autobahnen im Land Brandenburg, und um was für Sanierungsarbeiten handelte es sich konkret?
5. Hat die Bundesregierung Kenntnis über mögliche Zerstörungen des Fahrbahnbelages von Autobahnen und Bundesstraßen in Brandenburg durch Alkali-Kieselsäure-Reaktionen?
Wenn ja, seit wann?
6. Welche Maßnahmen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung veranlasst, um bereits beim Bau bzw. der Sanierung der betroffenen Autobahnabschnitte in Brandenburg, zum Beispiel beim Bau der A 14, einer Alkali-Kieselsäure-Reaktion im für den Fahrbahnbelag vorgesehenen Beton vorzubeugen?
7. Wie viel Gesamtkilometer Autobahnstrecke in Brandenburg waren seit dem Jahr 2003 von Alkali-Kieselsäure-Reaktion betroffen und mussten zu welchen Kosten saniert werden?
 - a) Durch welche Mittel wurde diese Sanierung finanziert?
 - b) Welche Strecken müssen noch saniert werden, und wann soll diese Sanierung beginnen?
8. In welcher Weise wurden diese Informationen bzw. Warnungen über die Gefahren der Alkali-Kieselsäure-Reaktionen für die folgenden Fernstraßenplanungen durch Bund, Länder und die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) beachtet?
9. Welche Chance räumt die Bundesregierung den gegenwärtigen Anstrengungen zur Versiegelung der von Alkali-Kieselsäure-Reaktionen betroffenen Fahrbahnabschnitte ein, um die Wirkung dieser chemischen Reaktion zu minimieren und diese chemische Reaktion dauerhaft zu unterbinden?
10. Wer trägt die Kosten für die Sanierung der Schäden durch die Alkali-Kieselsäure-Reaktion (aufgeschlüsselt nach betroffenen Autobahnabschnitten in Brandenburg)?
11. 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, Tunneln und sonstigen Straßenbauwerken im Land Brandenburg?
 - a) Wann werden diese kurzfristig nötigen Sanierungen voraussichtlich umgesetzt?
 - b) Plant die Bundesregierung Ersatzneubauten von Brücken oder Tunnel auf den bundeseigenen Straßen und Autobahnen in Brandenburg?
12. Wo genau, aus welchen Gründen und mit welchen jeweils geschätzten Kosten sieht die Bundesregierung einen mittel- und langfristigen Sanierungsbedarf für bundeseigene Straßen und Autobahnen sowie den dazugehörigen Brücken, Tunneln, und sonstigen Straßenbauwerken im Land Brandenburg?
13. Wie bewertet die Bundesregierung die Quantität und die Qualität von Tank- und Raststätten auf den Autobahnen im Land Brandenburg?
 - a) Welche Tank- und Raststätten der GmbH „Tank und Rast“ wurden in Brandenburg in den vergangenen 15 Jahren wo eröffnet?
 - b) Welche weiteren Tank- und Raststätten wurden in den vergangenen 15 Jahren im Land Brandenburg wo eröffnet, und welche wurden oder haben geschlossen?

14. Was unternimmt die Bundesregierung, um Betroffene in Brandenburg von zusätzlichem Verkehrslärm durch Lastkraftwagen durch die so genannte Maut-Flucht zu entlasten?

Berlin, den 29. Juli 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

