

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Annalena Baerbock, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/2246 –

Zustand, Planung und Finanzierung der bundeseigenen Verkehrsinfrastruktur in Brandenburg

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.

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.

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)?

Die nachfolgende Tabelle gibt die Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2004 mit damals veranschlagten Kosten des Bundes ab dem Jahr 2003 (Preisstand 2002) wieder.

Straße	Projektbezeichnung	Gesamtkosten Bund ab 2003 [Mio. €]
A 10	AD Nuthetal – AD Potsdam	78,7
A 10	Umbau AD Nuthetal	28,0
A 10	AD Werder – AS Berlin-Spandau	167,5
A 10	AD Werder – AS Groß Kreutz	30,0
A 10	AS Groß Kreutz – AS Berlin-Spandau	137,5
A 10	AS Berlin-Spandau – AD Havelland	102,0
A 10	AD Havelland – AD Oranienburg (A 111)	56,3
A 10	w AD Oranienburg – ö AD Oranienburg	20,2
A 10	ö AD Oranienburg – AD Pankow	93,5
A 10	Weißensee – AD Schwanebeck	20,5
A 10	Umbau AD Schwanebeck	45,0
A 10	AD Schwanebeck – AS Hellersdorf	81,8
A 12	AD Spreeau – AS Frankfurt (O)/W	154,8
A 13	AK Schönefeld – AD Spreewald	108,6
A 14	Lgr. ST/BB – Lgr. BB/MV	104,2
A 24	AS Neuruppin – AS Neuruppin/S	15,4
A 24	AS Neuruppin/S – AD Havelland	94,6
A 24	AD Wittstock/Dosse – AS Neuruppin	98,1
A 113	Lgr. BE/BB – AK Schönefeld	94,0
B 1	/B 273 OU Potsdam (B 273 – B 1)	17,5
B 1	OU Potsdam	33,4
B 1	OU Potsdam (B 1 – B 2)	20,0
B 1	OU Potsdam (B 2 – L 40)	13,4
B 1	Potsdam/Werder – A 10	18,6
B 1	OU Herzfelde	5,7
B 1	OU Tasdorf	5,2
B 1	OU Kietz/Küstrin	12,1
B 1	/B 167 OU Seelow (West- u. Nord-OU)	26,8
B 1	OU Groß Kreutz	4,0
B 1	OU Manschnow	7,4
B 2	OU Michendorf	8,4
B 2	OU Schwedt	15,6
B 2	OU Treuenbrietzen	6,9
B 2	OU Marzahna	2,7
B 2n	OU Parstein	3,0
B 2n	OU Neuendorf	3,4

Straße	Projektbezeichnung	Gesamtkosten Bund ab 2003 [Mio. €]
B 2n	nw Potsdam (B 273 – B 2)	6,4
B 2n	B 2 – Neukünkendorf	8,5
B 2n	OU Oderberg/Neuenhagen	8,3
B 5	A 10 – Lgr. BB/BE	8,0
B 5	OU Nauen – OU Wustermark	6,1
B 5	OU Lietzow	1,9
B 5	OU Berge	2,0
B 5	OU Perleberg	3,9
B 5	OU Bückwitz	3,0
B 87	OU Müllrose	17,0
B 87	OU Luckau	12,5
B 87	OU Duben	2,4
B 87	OU Biebersdorf	5,7
B 87	OU Mittweide	3,4
B 87	OU Trebatsch/Sabrodt	6,2
B 87	OU Ranzig	5,2
B 87	OU Markendorf	6,1
B 87	OU Leibchel	2,2
B 87	OU Löhsten	2,0
B 87	OU Kolochau	2,5
B 87	OU Schlieben	4,2
B 87	OU Hohenbucko	4,1
B 87	OU Naundorf	1,8
B 87	OU Herzberg	19,7
B 87	OU Wüstermarke	1,3
B 87	OU Langengrassau	4,3
B 87	OU Lübben	20,2
B 96	Lgr. BE/BB – AS Rangsdorf (A 10)	38,3
B 96	OU Groß Machnow und Zossen	12,0
B 96	OU Fürstenberg	19,5
B 96	OU Gransee/Altlüdersdorf	19,5
B 96	OU Löwenberg/Teschendorf (n B 167)	8,4
B 96	OU Löwenberg/Teschendorf (s B 167)	43,1
B 96	OU Oranienburg	16,1
B 96	OU Finsterwalde	4,8
B 96	OU Sonnewalde	3,3

Straße	Projektbezeichnung	Gesamtkosten Bund ab 2003 [Mio. €]
B 96a	Schönefeld – Mahlow	8,3
B 96n	OU Ruhland	4,5
B 96n	OU Schwarzbach	4,4
B 96n	OU Hosena	6,3
B 97	OU Cottbus (B 97 N – A 15)	23,0
B 97	OU Cottbus (A 15 – B 97 S)	14,9
B 97	OU Spremberg/Schwarze Pumpe	25,6
B 97n	OU Heinersbrück	2,5
B 97n	Netzergänzung südöstl.Cottbus	4,6
B 101	Wiesenhagen – Luckenwalde	20,9
B 101	s Kerzendorf – n OU Trebbin (OU Thyrow)	13,0
B 101	BAB-Zubringer Großbeeren, BA 4.1	7,1
B 101	BAB-Zubringer Großbeeren, BA 4.2	6,9
B 101	OU Trebbin, Kliestow und Wiesenhagen	23,1
B 101	OU Luckenwalde	21,6
B 101	OU Jüterbog	2,5
B 101	OU Kloster Zinna	7,1
B 101	OU Bad Liebenwerda	9,2
B 101	OU Elsterwerda	9,6
B 101	OU Hohenahlsdorf	2,3
B 101	OU Welsickendorf	2,7
B 101	OU Hartmannsdorf	1,3
B 101	OU Horst	0,8
B 101	OU Brandis	1,9
B 101	OU Herzberg	4,2
B 101	OU Wiederau	2,5
B 101	OU Langennaundorf	3,2
B 101	OU Winkel	1,9
B 102	OU Neustadt/Dosse	3,1
B 102	OU Belzig	8,0
B 102	OU Dahnsdorf	2,3
B 102	OU Premnitz	9,0
B 102	OU Rhinow	2,4
B 102	OU Treuenbrietzen	3,9
B 102	OU Jüterbog	7,8
B 102	OU Dahme	3,3

Straße	Projektbezeichnung	Gesamtkosten Bund ab 2003 [Mio. €]
B 102n	N- OU Brandenburg Teil Nord	17,9
B 102n	S- OU Brandenburg Teil Süd	9,3
B 102n	OU Wollin	3,3
B 102n	OU Ragösen	2,2
B 103	OU Pritzwalk, 2. BA	5,2
B 103	OU Pritzwalk, 1. BA	8,7
B 103	OU Meyenburg	3,2
B 107	OU Glöwen	3,9
B 109	OU Wandlitz	10,1
B 109	OU Schönerlinde	5,5
B 109	OU Templin	7,1
B 109	OU Prenzlau	7,6
B 109n	OU Zehdenick	9,6
B 112	OU Frankfurt/O, 2. BA	8,9
B 112	OU Frankfurt/O, 3. BA	22,0
B 112	OU Guben, 1. BA	6,9
B 112	OU Guben, 2. BA	16,7
B 112	OU Brieskow-Finkenheerd/Wiesenau	18,9
B 112	OU Neuzelle	7,9
B 112	OU Forst	10,9
B 112	OU Eisenhüttenstadt	17,2
B 115	OU Döbern	5,1
B 156	OU Spremberg	13,6
B 158	OU Ahrensfelde (BE+BB-Anteil)	36,9
B 158	OU Seefeld	5,1
B 158	OU Werneuchen	4,8
B 158n	SO-OU Freienwalde	10,8
B 158n	/B 167 Bad Freienwalde/Wriezen – Bgr. D/PL	14,0
B 166	OU Passow	10,1
B 166	OU Schwedt (mit Grenzübergang)	25,3
B 167	/B 158 OU Bad Freienwalde (Ostteil)	3,5
B 167	OU Bückwitz	1,7
B 167	OU Metzelthin	2,4
B 167	OU Ganzer	1,6
B 167	OU Kerzlin/Wildberg	6,7
B 167	OU Dabergotz	5,0

Straße	Projektbezeichnung	Gesamtkosten Bund ab 2003 [Mio. €]
B 167	OU Neuruppin	12,9
B 167	OU Altruppin	7,8
B 167	OU Wulkow	1,8
B 167	OU Herzberg	3,9
B 167	OU Grieben	4,6
B 167	OU Löwenberg/Neulöwenberg	6,1
B 167	OU Liebenwalde	9,6
B 167	OU Finowfurt/Eberswalde (B 198 – A 11)	5,4
B 167	OU Finowfurt/Eberswalde (A 11 – B 2)	25,9
B 167	OU Finowfurt/Eberswalde (B 2 – B 167)	10,1
B 167	OU Hohenfinow/Falkenberg	9,4
B 167	OU Vevais	3,9
B 167	OU Kunersdorf	3,5
B 167	OU Gottesgabe	2,7
B 167	OU Neuhardenberg	8,0
B 167	OU Platkow/Gusow	16,8
B 167	OU Dolgelin/Libbenichen	6,5
B 167n	OU Bad Freienwalde	8,2
B 168	OU Peitz	3,5
B 168	OU Lieberose	3,1
B 168n	OU Pfaffendorf	3,0
B 168n	OU Groß Rietz	4,0
B 168n	OU Prötzel	3,0
B 168n	OU Predikow	2,2
B 168n	Netzergänzung L 35 – B 1 (OU Müncheberg)	4,1
B 168n	OU Schönfelde	2,0
B 168n	OU Beerfelde	1,3
B 168n	OU Trebus	4,5
B 168n	OU Trampe	3,1
B 168n	OU Heckelberg	2,9
B 168n	OU Tiefensee	0,6
B 169	OU Drebkau	19,0
B 169	OU Senftenberg	31,9
B 169	OU Neupetershain/N	3,6
B 169	OU Lindchen	3,1
B 169	OU Allmosen	2,8

Straße	Projektbezeichnung	Gesamtkosten Bund ab 2003 [Mio. €]
B 169	OU Schwarzheide/O	4,1
B 169	OU Plessa	9,1
B 169	OU Elsterwerda	8,8
B 169	OU Gröditz (Lgr. SN/BB – B 101)	1,7
B 179	OU Königs Wusterhausen	5,7
B 183	OU Marxdorf	2,2
B 183	OU Lausitz	3,9
B 183	OU Bad Liebenwerda	13,6
B 188	OU Rathenow	31,3
B 189	Perleberg – Weisen	3,0
B 189	OU Weisen	5,6
B 189	OU Kuhbier	1,9
B 189	OU Groß-Pankow	3,2
B 189	OU Retzin	1,3
B 189n	OU Kemnitz	3,9
B 189n	OU Heiligengrabe	3,8
B 189n	OU Babitz	2,8
B 189n	OU Wittstock/Dosse	8,3
B 189n	OU Pritzwalk (B 103 – B 189n)	6,6
B 189n	Netzerhöhung L 15 – Lgr. BB/MV	12,6
B 190n	OU Breddin	4,2
B 190n	OU Stüdenitz	3,0
B 190n	Netzerhöhung Zernitz – B 102	18,6
B 198n	Netzerhöhung B 2 – B 2n	10,5
B 246	OU Trebbin, 2. BA	3,7
B 246	OU Schneeberg/Beeskow	5,1
B 246	B 112 – BGr D/PL mit GÜ Eisenhüttenstadt/N	9,0
B 246	OU Christinendorf	1,9
B 246	OU Nunsdorf	1,9
B 246	OU Bornow	1,6
B 246	OU Grunow	2,5

Von diesen Maßnahmen wurden bzw. werden bisher die in der nachfolgenden Tabelle angegebenen Projekte bzw. Streckenabschnitte umgesetzt. Angegeben sind die (teilweise auch bereits vor dem Jahr 2003) tatsächlich angefallenen Realisierungskosten sowie das Jahr der Verkehrsfreigabe bzw. bei den aktuell in Bau befindlichen Maßnahmen der verfolgte Fertigstellungstermin.

Straße	Projektbezeichnung	tatsächliche Kosten [Mio.€]	Fertigstellung
A 10	Umbau AD Nuthetal	37,8	2009
A 10	AD Havelland – AD Oranienburg		Umbau AD Havelland in Bau bis vsl. Ende 2014
A 10	Umbau AD Schwanebeck (jetzt: Barnim)	55,7	2013
A 10	AD Schwanebeck (jetzt: Barnim) – AS Hellersdorf	129,8	2006
A 14	Lgr. ST/BB – Lgr. BB/MV		Abschnitt Karstädt – Groß Warnow in Bau bis vsl. Ende 2015
A 113	Lgr. BE/BB – AK Schönefeld	96,3	2008
B 1	OU Herzfelde		in Bau bis vsl. 2015
B 1	OU Kietz/Küstrin	27,7	2008
B 1	/B 167 OU Seelow (West- u. Nord-OU)	36,7	2005
B 2	OU Michendorf	11,1	2005
B 2	OU Schwedt	48,3	2003
B 5	A 10 – Lgr. BB/BE	46,4	2003
B 5	OU Nauen – OU Wustermark	6,5	2007
B 87	OU Müllrose	20,4	2005
B 87	OU Luckau	17,5	2004
B 96	Lgr. BE/BB – AS Rangsdorf (A 10)	60,3	2006
B 96	OU Oranienburg	71,6	2003
B 96a	Schönefeld – Mahlow	12,7	2007
B 97	OU Cottbus (B 97 N – A 15)		Erster Bauabschnitt unter Verkehr seit 2012
B 97	OU Spremberg/Schwarze Pumpe	36,8	2011
B 97n	OU Heinersbrück	2,8	2004
B 101	Wiesenhagen – Luckenwalde	13,4	2013
B 101	BAB-Zubringer Großbeeren	96,8	2004
B 101	OU Trebbin, Kliestow und Wiesenhagen	19,2	2006
B 101	OU Luckenwalde	57,0	2013
B 101	OU Jüterbog	9,3	2003
B 101	OU Bad Liebenwerda	11,2	2003
B 102	OU Belzig	6,8	2005
B 102	OU Dahnsdorf	5,0	2011
B 103	/B 189 OU Pritzwalk	33,5	2007
B 112	OU Frankfurt/O		Teilweise unter Verkehr seit 2004
B 112	OU Guben	36,3	2006
B 112	OU Brieskow-Finkenheerd/Wiesenu		in Bau bis vsl. 2015
B 166	OU Passow	14,4	2006

Straße	Projektbezeichnung	tatsächliche Kosten [Mio.€]	Fertigstellung
B 167	/B 158 OU Bad Freienwalde (Ostteil)	26,9	2003
B 169	OU Drebkau	26,7	2009
B 169	OU Senftenberg	40,5	2008
B 179	OU Königs Wusterhausen	15,4	2013
B 183	OU Bad Liebenwerda		in Bau bis vsl. 2018
B 188	OU Rathenow	36,9	2010
B 189	OU Weisen mit Perleberg – Weisen;	13,8	2003
B 189	OU Kuhbier einschließlich freie Strecke Kuhbier – OU Pritzwalk	15,3 inkl. Erhal- tungs- und Be- triebsleistun- gen für Dauer des Funktions- bauvertrags	2013

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?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In den letzten Jahren wurden die jeweils zum Jahresbeginn zur Verfügung gestellten Bundesfernstraßenmittel von der Auftragsverwaltung des Landes Brandenburg im Rahmen des Haushaltsvollzugs vollständig ausgeschöpft. Bilanziert sind darüber hinaus im Zeitraum von 2011 bis 2013 weitere Bundesmittel von insgesamt rund 60 Mio. Euro in den bereits laufenden Bundesfernstraßenmaßnahmen des Landes Brandenburg umgesetzt worden.

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?

Für die Erhaltungsinvestitionen an Bundesfernstraßen hat der Bund dem Land Brandenburg im Zeitraum von 2003 bis 2013 rund 900 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Eine Auflistung der daraus finanzierten Einzelmaßnahmen liegt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nicht vor.

5. Hat die Bundesregierung Kenntnis über mögliche Zerstörungen des Fahrbahnbelages von Autobahnen und Bundesstraßen in Brandenburg durch Alkali-Kieselsäure-Reaktionen?

Wenn ja, seit wann?

Im Jahr 1995 wurden von der Auftragsverwaltung Brandenburg Schäden in größerem Umfang an den Betonfahrbahnen der A 10 und A 24 in Brandenburg gemeldet, die aufgrund des Schadensbildes eine Schädigung durch eine Alkali-Kieselsäure-Reaktion vermuten ließen.

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?

Der Bau und die Instandsetzung von Fahrbahnen der Bundesfernstraßen erfolgt nach dem jeweils geltenden Technischen Regelwerk, das von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen aufgestellt und herausgegeben wird. Hierzu ergänzende Regelungen zur Vermeidung von Schädigungen an Fahrbahnen aus Beton durch Alkali-Kieselsäure-Reaktionen hat das damalige Bundesministerium für Verkehr (BMV) im Jahr 1998 mit dem Allgemeinen Rundschreiben Nr. 38/1998 festgelegt. Diese wurden wiederholt neuen Erkenntnissen angepasst, zuletzt im Jahr 2013 mit dem Allgemeinen Rundschreiben Nr. 4/2013.

Zusätzlich hat das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) für die Beurteilung und Instandsetzung bereits durch Alkali-Kieselsäure-Reaktionen geschädigter Fahrbahnen in Abhängigkeit vom Grad der Schädigung die mit den Länder gemeinsam erarbeiteten „Empfehlungen für die Schadensdiagnose und die Bauliche Erhaltung von AKR-geschädigten Fahrbahndecken aus Beton“ im Februar 2009 mit Rundschreiben den Ländern mit der Bitte um Anwendung zur Verfügung gestellt und mit Rundschreiben von 30. April 2012 aktualisiert.

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?

Gemäß Meldung des Landes Brandenburg waren in den Jahren 2005 bis 2013 insgesamt rund 40 km Bundesautobahn infolge Schädigungen durch Alkali-Kieselsäure-Reaktionen mit Kosten in Höhe von ca. 47 Mio. Euro instand zu setzen, einschließlich der Aufwendungen für sonstige Erhaltungsarbeiten, die in diesen Abschnitten mit erledigt wurden. Einzelangaben zu den Jahren 2003 und 2004 liegen dem BMVI nicht vor.

Diese Instandsetzungen wurden aus Mitteln für die Erhaltung der Bundesfernstraßen finanziert, die der Bund dem Land jährlich zur Verfügung stellt.

Gemäß Planung des Landes Brandenburg sollen in den Jahren 2014 bis 2018 durch Alkali-Kieselsäure-Reaktionen geschädigte Abschnitte der A 2, A 9, A 12, A 13, A 15 und A 115 in Brandenburg saniert werden.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

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?

Das Applizieren von Hydrophobierungen und Versiegelungen auf einer durch Alkali-Kieselsäure-Reaktionen (AKR) geschädigten Betonfahrbahn wurde auf hierfür eingerichteten Erprobungsstrecken in Sachsen-Anhalt untersucht. Die dort gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen sind in die „Empfehlungen für die Schadensdiagnose und die Bauliche Erhaltung von AKR-geschädigten Fahrbahndecken aus Beton“ mit eingeflossen. Diese wurden den Ländern als Auftragsverwaltungen des Bundes für die Bundesfernstraßen mit der Bitte um Anwendung zur Verfügung gestellt.

10. Wer trägt die Kosten für die Sanierung der Schäden durch die Alkali-Kieselsäure-Reaktion (aufgeschlüsselt nach betroffenen Autobahnabschnitten in Brandenburg)?

Die Kosten für die Erhaltung der Bundesfernstraßen, und hierzu gehören auch die Kosten für die Instandsetzung der durch Alkali-Kieselsäure-Reaktionen geschädigten Fahrbahnen der BAB in Brandenburg, trägt der Bund als Baulastträger.

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?

Kurzfristiger Sanierungsbedarf besteht nach aktueller Auskunft der Auftragsverwaltung Brandenburg an der A 2 zur Beseitigung von Hitzeschäden voraussichtlich noch im August 2014 und zur Beseitigung von AKR-Schäden im Zeitraum von 2015 bis 2016 (15,6 Mio. Euro).

Die Auftragsverwaltung Brandenburg verfolgt insbesondere folgende Ersatzneubauten:

- B 96, Brücke über die Bahn bei Dannenwalde (Kosten: ca. 6,1 Mio. Euro),
- B 158, Brücke in Oderberg (Kosten: ca. 6,1 Mio. Euro).

Weitere Ersatzneubauten werden im Zuge von verfolgten Erweiterungsmaßnahmen A 10 (AD Nuthetal–AD Potsdam und AD Barnim–AD Havelland) umgesetzt.

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?

Gemäß den aus der Zustandserfassung und -bewertung ermittelten Daten besteht in Brandenburg auf Bundesautobahnen für 7,4 Prozent der Fahrbahn (rund 59 km) und auf Bundesstraßen für 21,3 Prozent der Fahrbahn (rund 600 km) ein mittel- und langfristiger Sanierungsbedarf (Zustandsnote ab 3,5). Für etwa 1 Prozent der Bauwerke im Zuge der Bundesautobahnen, 4 Prozent der die Bundesautobahnen überquerenden Bauwerke und 5 Prozent der Bauwerke an den Bundesstraßen wurde ein nicht ausreichender bzw. ungenügender Zustand ermittelt.

Die Planung der konkreten Erhaltungsmaßnahmen erfolgt zu gegebener Zeit durch die zuständige Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg.

13. Wie bewertet die Bundesregierung die Quantität und die Qualität von Tank- und Raststätten auf den Autobahnen im Land Brandenburg?

Das BMVI legt im Rahmen der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen (Artikel 90, 85 des Grundgesetzes) in Abstimmung mit den zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder die Standorte neuer Nebenbetriebe (Raststätten und Tankstellen) fest. Hinsichtlich der Quantität und Abstände der Nebenbetriebe untereinander haben die A 10 und A 11 noch Optimierungsbedarf. Neue Nebenbetriebskonzessionen werden seit der Privatisierung europaweit im wettbewerblichen Verfahren ausgeschrieben unter Anwendung der Grundsätze der Gleichbehandlung und Transparenz und unter Voraussetzungen, die für jeden Dritten gleichwertig sind. Somit können sich neben der heutigen Autobahn Tank & Rast GmbH auch andere Unternehmen um die Erteilung der Konzessionen bewerben. Hinsichtlich der Qualität stellen sich die Konzessionäre und deren Pächter bzw. Betreiber ohnehin täglich dem Wettbewerb. Denn letztlich ausschlaggebend ist das Prinzip von Angebot und Nachfrage. Die Verkehrsteilnehmer als potentielle Kunden entscheiden über den wirtschaftlichen Erfolg der Raststätten und Tankstellen. Hierfür müssen das Waren- und Dienstleistungsangebot passen und die Preise angemessen sein.

- a) Welche Tank- und Raststätten der GmbH „Tank und Rast“ wurden in Brandenburg in den vergangenen 15 Jahren wo eröffnet?

An folgenden Standorten hat der Konzessionär Autobahn Tank & Rast GmbH seit dem Jahr 1998 Nebenbetriebe neu gebaut: Buckautal Nord und Süd (A 10), Michendorf Nord (A 10), Am Fichtenplan Nord und Süd (A 10), Seeberg Ost und West (A 10), Buckowsee Ost und West (A 11), Biegener Hellen Nord und Süd (A 12), Am Kahlberg Ost und West (A 13), Berstetal (A 13), Rüblingsheide (A 13), Prignitz Ost und West (A 24) sowie Stolper Heide Ost (A 111).

- b) Welche weiteren Tank- und Raststätten wurden in den vergangenen 15 Jahren im Land Brandenburg wo eröffnet, und welche wurden oder haben geschlossen?

Neben der Autobahn Tank & Rast GmbH haben keine weiteren Konzessionäre Nebenbetriebe eröffnet oder geschlossen.

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

Die Thematik der mautbedingten Verkehrsverlagerungen wird seitens des BMVI und der Länder aufmerksam verfolgt und hat unter anderem Niederschlag gefunden in dem Dritten Bericht der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 17/12028 vom 2. Januar 2013) über die Verlagerung von schwerem Lkw-Verkehr auf das nachgeordnete Straßennetz in Folge der Einführung der Lkw-Maut auf Bundesautobahnen und bestimmten Bundesfernstraßenabschnitten. Die Analysen haben gezeigt, dass Mautausweichverkehre kein Flächenproblem darstellen und der verlagerungsbedingte Anstieg des Lkw-Verkehrs seit Einführung der Maut bundesweit nahezu konstant bei weniger als 4 Prozent liegt.

Der Bund hat im § 1 Absatz 4 des Bundesfernstraßenmautgesetzes die Möglichkeit geschaffen, die Mautpflicht zur Vermeidung von Mautausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen auszudehnen. Zur Beurteilung der Geeignetheit bestimmter Bundesstraßen für eine Bemautung sind eine Reihe von Aspekten wie beispielsweise die Strecken- und Verkehrscharakteristik oder das Unfallgeschehen von Bedeutung. Mit den Ländern ist vereinbart worden, dass Strecken mit erheblichem Mautausweichverkehr einer Einzelfallbetrachtung unterzogen werden und diese dem BMVI bei Vorliegen entsprechender Voraussetzungen zur Bemautung vorgeschlagen werden. Seitens des Landes Brandenburg wurden keine Straßen für eine Bemautung vorgeschlagen.

Ebenso hat der Bund durch eine Anpassung des § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) den zuständigen Straßenverkehrsbehörden der Länder die Möglichkeit gegeben, verkehrsbeschränkende oder -verbotende Maßnahmen bereits dann anzuordnen, wenn hierdurch erhebliche Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem BFStrMG hervorgerufen werden, beseitigt oder zumindest gemildert werden können (§ 45 Absatz 1 i. V. m. § 45 Absatz 9 Satz 3 der StVO). Dies erfordert eine Prüfung im Einzelfall.

