Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Dr. Andreas Scheuer, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär beim
Bundesminister für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2300
FAX +49 (0)30 18-300-2319

psts-s@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

Datum: Berlin, 17.07.2013

Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Valerie Wilms, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Ermittlung des Erhaltungsbedarfs im Bundesfernstraßennetz für den Bundesverkehrswegeplan 2015“
- Drucksache 17/14312

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage (mit 5 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Scheuer

Dr. Andreas Scheuer

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Anlage
zum Schreiben
vom 17.07.2013

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Valerie Wilms, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend **„Ermittlung des Erhaltungsbedarfs im Bundesfernstraßennetz für den Bundesverkehrswegeplan 2015“**
- Drucksache 17/14312

Frage 1: *Welche Qualitätsverhältnisse und welches Substanzniveau waren zu Beginn der 1990er Jahre an Autobahnen festzustellen und in welchem Maße wurde das im Bundesverkehrswegeplan 2003 formulierte Ziel für 2015 bisher erreicht?*

Frage 2: *Welche Qualitätsniveau und welches Substanzniveau erreichten die Bundesstraßen im Jahr 2000 und in welchem Maße wurde das im Bundesverkehrswegeplan 2003 formulierte Ziel bisher eingehalten?*

Frage 3: *Inwieweit wurden bisher einheitliche Fahrbahnqualitäten und Substanzpotentiale bundesweit erreicht?*

Frage 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?

Frage 5: *Welcher Erhaltungsrückstand ergibt sich derzeit im Bundesfernstraßennetz bei Zugrundelegung des Substanzniveaus zu Beginn der 90er Jahre?*

Frage 6: *Von welchem Substanzniveau geht die Bundesregierung bei der Ermittlung des Erhaltungsbedarfs als Zielgröße aus?*

Frage 7: *In welchem Zeitraum soll der bestehende Erhaltungsrückstand im Bundesfernstraßennetz abgebaut werden und welche Mittel sind dafür notwendig?*

Frage 8: *Von welchen Annahmen ist die Daehre-Kommission bei der Ermittlung des Erhaltungsrückstands im Bundesfernstraßennetz ausgegangen und wie interpretiert die Bundesregierung die dortigen Angaben?*

Antwort:
Die Fragen 1 bis 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Erhaltungsbedarf der Bundesfernstraßen wird im Rahmen von Studien prognostiziert und abgeschätzt, die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung bzw. des Investitionsrahmenplans benötigt werden. Die Ergebnisse werden im jeweiligen Bundesverkehrswegeplan veröffentlicht.

Die Erhaltungsbedarfsprognose für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 hatte im Ergebnis einen Erhaltungsbedarf von insgesamt rund 34 Mrd. Euro (im Mittel 2,26 Mrd. Euro pro Jahr) für die Jahre 2001 bis 2015 ermittelt, um den Substanzzustand der Bundesautobahnen zum Ausgangszustand 2000 leicht zu verbessern (Substanzniveau Anfang der 1990er Jahre) und den Ausgangszustand für die Bundesstraßen bis 2015 wieder zu erreichen. In den Jahren 2001 bis 2004 wurden durchschnittlich nur knapp 1,5 Mrd. Euro in die Erhaltung der Bundesfernstraßen investiert. In den Jahren 2005 bis 2008 wurden die Mittel dann auf durchschnittlich 2 Mrd. Euro erhöht. In den Jahren 2009 bis 2012 wurden im Mittel knapp über 2,6 Mrd. Euro in die Erhaltung der Bundesautobahnen und Bundesstraßen investiert.

Im Rahmen einer vorbereitenden Studie für den Investitionsrahmenplan wurde die Erhaltungsbedarfsprognose BVWP 2003 für den Zeitraum 2011 bis 2025 aktualisiert und ergab einen steigenden Erhaltungsbedarf für das Bundesfernstraßennetz auf zukünftig über 3 Mrd. Euro im Jahr. Zu vergleichbaren Ergebnissen kommt auch die Erhaltungsbedarfsermittlung der Daehre-Kommission für die Bundesfernstraßen. Ursachen für den erhöhten Erhaltungsbedarf sind allerdings nicht nur die verschobenen Erhaltungsinvestitionen aus der Vergangenheit. Die Kostensteigerungen der letzten Jahre, die Mehrbelastung infolge des weit über der Prognose liegenden Güterverkehrszuwachs, sowie die massive Zunahme der Sondertransporte spielen ebenfalls eine Rolle. Auf Grund der veränderten Rahmenbedingungen lässt sich der Zielerreichungsgrad der BVWP-Prognose 2003 für das Jahr 2015 nicht eindeutig bestimmen.

Der Erhaltungsbedarf der Bundesfernstraßen nach 2016 wird im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung auf Grundlage einer aktuellen Datenbasis neu prognostiziert werden. Die Ergebnisse der neuen Erhaltungsbedarfsprognose der Bundesfernstraßen für die Jahre 2016 bis 2030 werden Eingang in die Aufstellung des neuen BVWP finden. Erst am Ende des Abstimmungsprozesses werden die Ergebnisse als Teil des neuen BVWP veröffentlicht.

Der Bundesverkehrswegeplan 2015 wird zu den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße Erhaltungsbedarfsprognosen für die Jahre 2016 bis 2030 enthalten.

Frage 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?*

Antwort:
Aufgrund des vom Bundeskabinett am 26.06.2013 beschlossenen Entwurfs des Bundeshaushalts 2014 und des Finanzplans bis zum Jahr 2017 liegen die Finanzplanungsansätze im Bundesfernstraßenbereich im Mittel bei rd. 5,8 Mrd. Euro. Die Nichtinvestitionen (im Wesentlichen der Betriebsdienst) können aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht reduziert werden. Das hat zur Folge, dass innerhalb der Struktur der Investitionsausgaben durch den steigenden Erhaltungsbedarf für das Bundesfernstraßennetz eine Verlagerung zugunsten der Erhaltungsmittel erforderlich sein wird.

Frage 10: *Wie bewertet die Bundesregierung die in den letzten Jahren feststellbaren Abweichungen zwischen den Planansätzen für Neu- und Ausbau sowie Erhalt und den 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?*

Antwort:
Der Vergleich der Soll- und Ist-Angaben in den Bereichen Neubau/Erweiterung und Erhaltung ist nicht statthaft. Bei den Soll-Angaben handelt es sich um den Verfügungsrahmen, der den Ländern im Januar eines jeden Jahres mitgeteilt wird. Die Ist-Angaben umfassen die im jeweiligen Haushaltsjahr bis zum Jahresende im Neubau/Erweiterung und Erhaltung getätigten Ausgaben. Im Haushaltsvollzug kommt es in der Regel durch mehrere Faktoren (interner Mittelausgleich im Bundesfernstraßenbereich und/oder konkrete Zuweisung von EFRE-Mitteln im Laufe des Jahres) zu Verschiebungen zwischen den Soll-Vorgaben und den Ist-Ausgaben. Darüber hinaus enthalten Erweiterungsmaßnahmen auch Erhaltungsinvestitionen. Das gilt auch beim Um-/Ausbau von Bundesfernstraßen.

Unabhängig davon waren in den letzten Jahren aufgrund langer Winterperioden auch Umschichtungen von Erhaltungsmitteln zu Gunsten von Betriebsdienstmitteln erforderlich.

Mit Verfügungsrahmen vom Januar 2013 wurde den Ländern erstmals ein genehmigter Umschichtungsbetrag aus der Erhaltung zugunsten der in Bau befindlichen Bedarfsplanmaßnahmen mitgeteilt. Weitere Umschichtungen zu Lasten der Erhaltungsmittel dürfen nur mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erfolgen. Darüber hinaus strebt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eine schrittweise Begrenzung der Deckungsfähigkeit der Erhaltungsmittel zugunsten der Bedarfsplanmittel im Haushaltsvollzug an.

Frage 11: *In welchen 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 Genehmigung ?*

Antwort:
Aufgrund der generellen Deckungsfähigkeit der Erhaltungsmittel zugunsten der Bedarfsplanmittel wurden entsprechende Anträge nur in Einzelfällen gestellt. Darüber hinaus wurden von den Ländern im Rahmen von Mittelausgleichen im laufenden Haushaltsvollzug vorgenommene Umschichtungen zum Jahresende wieder ausgeglichen, so dass im Jahresverlauf die Grundlage für evtl. Umwidmungsanträge nicht mehr vorhanden war. Gründe für eine Genehmigung im Einzelfall waren Wirtschaftlichkeitsüberlegungen bei der Weiterfinanzierung von Bedarfsplanmaßnahmen oder die Notwendigkeit aus Verkehrssicherheitsgründen, so wie es vom Grundsatz her bei Genehmigungen von Umschichtungsanträgen zur Erhöhung der Betriebsdienstmittel die Regel ist.

Frage 12: *Welche Pilotprojekte für eine „LuFV-Straße" würden sich aus Sicht der Bundesregierung anbieten?*

Frage 13: *Welche Länder haben bisher signalisiert, sich an einem Pilotprojekt „LuFV-Straße" zu beteiligen?*

Frage 14: *Wie ist der Vorbereitungsstand für die Pilotprojekte „LuFV-Straße" und bis wann plant die Bundesregierung deren Start?*

Frage 15: *Welche Parameter sollen bei den Pilotprojekten „LuFV-Straße" erfasst werden und was soll konkret erprobt werden?*

Antwort:
Die Fragen 12 bis 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entwicklung einer „LuFV-Straße" bedarf der Anpassung an die Rahmenbedingungen, die durch die Auftragsverwaltung (Art. 85 GG) und die Kompetenzverteilung zwischen Bund (Finanzierung der Zweckausgaben, Aufsicht, Weisungsrecht, Verantwortung) und Ländern (Verwaltung, Verkehrssicherungspflicht) im Grundgesetz definiert sind.

Hierzu haben alle Bundesländer Pilotstrecken ausgewählt, an denen Verfahrensabläufe für eine einheitliche Dokumentation von Erhaltungsmaßnahmen sowie mögliche Kriterien und Parameter für Zielvereinbarungen derzeit erarbeitet werden.