

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/5337 –**

Neubau, Ausbau und Erhaltung der Bundesfernstraßen im Freistaat Thüringen

Vorbemerkung der Fragesteller

Der aktuelle Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen trat am 16. Oktober 2004 in Kraft (Fünftes Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes) und enthält die Straßeninvestitionen für die Jahre 2001 bis 2015.

Die Investitionstätigkeit im Freistaat Thüringen ist auch 20 Jahre nach Vollendung der staatlichen Einheit trotz demographischen Wandels und Entleerung von Teilräumen stark von Neubauprojekten geprägt.

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) von 2003 waren allein für die Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs in Thüringen rund 4 Mrd. Euro veranschlagt worden.

Besonders umstritten ist die geplante B 87n von Meiningen nach Fulda, die auf einer Länge von 57 Kilometern die Rhön durchschneiden würde.

1. Wie hoch waren jeweils die Mittel aus dem Bundeshaushalt für Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen bei den Bundesfernstraßen in Thüringen in den Jahren 2000 bis 2010?

In die Erhaltung des Bundesfernstraßennetzes in Thüringen wurden 2000 bis 2010 folgende Mittel (Mio. Euro) investiert:

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
29,4	35,4	27,7	29,0	26,0	41,9	66,8	52,8	57,2	85,6	66,1

2. Wie hoch werden jeweils die Mittel aus dem Bundeshaushalt für Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen bei den Bundesfernstraßen in Thüringen in den Jahren 2011 bis 2015 gemäß Beschlusslage Bundeshaushalt 2011 und Finanzplan bis 2015 sein?

Entsprechend dem Bundeshaushalt 2011 und der geltenden Finanzplanung bis 2014 sind zur Erhaltung des Bundesfernstraßennetzes in Thüringen folgende Mittel (Mio. Euro) vorgesehen:

2011	2012	2013	2014
66	59	47	45

Über den Entwurf des Bundeshaushalts 2012 und den neuen Finanzplan bis 2015 wird das Bundeskabinett im Sommer dieses Jahres entscheiden.

Im jeweiligen Haushaltsvollzug können Veränderungen durch Umschichtungen erfolgen.

3. Zu welchen Ergebnissen kommt die letzte Zustandserfassung der Bundesfernstraßen in Thüringen mit Blick auf den Bedarf für notwendige Erhaltungsmaßnahmen?

Die Ergebnisse der jeweils letzten Zustandsaufnahme der Fahrbahnoberflächen der Bundesautobahnen aus den Jahren 2005/2006 und der Bundesstraßen aus den Jahren 2007/2008 zeigen, dass in Thüringen ca. 3 Prozent der Fahrstreifen der Bundesautobahnen Unebenheiten, Risse, Flickstellen, Eckabbrüche, Kantenschäden und ähnliches aufweisen. Weitere 5 Prozent zeigen Anzeichen dafür, dass Erhaltungsmaßnahmen in Kürze notwendig werden können. Von den Bundesstraßen weisen rund 19 Prozent Unebenheiten, Risse, Flickstellen, Eckabbrüche, Kantenschäden und ähnliches auf. Weitere ca. 18 Prozent zeigen Anzeichen dafür, dass Erhaltungsmaßnahmen in Kürze notwendig werden können.

4. Wie hoch wird der jährliche Bedarf für Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen bei den Bundesfernstraßen in Thüringen bis 2025 geschätzt?

Der Erhaltungsbedarf für das gesamte Bundesfernstraßennetz wird für den Zeitraum 2011 bis 2025 neu berechnet. Abschließende, differenzierte Ergebnisse liegen noch nicht vor.

5. In welcher Höhe standen jeweils Bundesmittel für Bedarfsplanmaßnahmen im Freistaat Thüringen in den Jahren 2000 bis 2010 zur Verfügung?

In die Bedarfsplanmaßnahmen im Bundesfernstraßenbereich (einschließlich Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Refinanzierung der privat vorfinanzierten Maßnahmen und A-Modelle) in Thüringen wurden 2000 bis 2010 folgende Mittel (Mio. Euro) investiert:

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
388,8	397,2	421,3	377,2	395,7	427,4	400,0	270,7	296,0	288,6	228,7

6. Wie viel Kilometer neue Bundesfernstraßen (getrennte Darstellung nach Bundesstraßen und Autobahnen) wurden in den Jahren 2000 bis 2010 realisiert?

Wie hoch sind die dadurch zusätzlich entstandenen jährlichen Betriebskosten?

In den Jahren 2000 bis 2010 wurden in Thüringen in den einzelnen Bereichen Bundesautobahn-Neubau rund 220 km, Bundesautobahn-Erweiterungen rund 155 km, Bundesstraßenneubau oder -erweiterung insgesamt rund 100 km realisiert.

Die jährlichen Kosten für den Betrieb der vorgenannten zusätzlichen rund 475 km Bundesfernstraßen belaufen sich auf rund 8 Mio. Euro.

7. In welcher Höhe werden jeweils Bundesmittel für Bedarfsplanmaßnahmen im Freistaat Thüringen in den Jahren 2010 bis 2015 zur Verfügung stehen?

Entsprechend dem Bundeshaushalt 2011 und der geltenden Finanzplanung bis 2014 sind zur Finanzierung der Bedarfsplanmaßnahmen im Bundesfernstraßenbereich in Thüringen folgende Mittel (Mio. Euro) vorgesehen:

2011	2012	2013	2014
142*	36**	23**	24**

* (einschließlich Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Refinanzierung der privat vorfinanzierten Maßnahmen und A-Modelle).

** (ohne Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Refinanzierung der privat vorfinanzierten Maßnahmen und A-Modelle).

Die zusätzlichen Mittel ab 2012 für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Refinanzierung der privat vorfinanzierten Maßnahmen und A-Modelle werden erst im Rahmen der festgestellten Haushalte festgelegt.

Im jeweiligen Haushaltsvollzug können Veränderungen durch Umschichtungen erfolgen.

8. Wie hoch ist der Finanzbedarf ab 2011, um die bereits begonnenen Bedarfsplanprojekte mit aktualisierten Baukosten in Thüringen fertig stellen zu können?

Werden 2011 neue Bedarfsplanprojekte begonnen werden?

Wenn ja, welche?

Entsprechend der Abstimmungen mit dem Freistaat Thüringen im Herbst letzten Jahres beläuft sich der Finanzbedarf ab 2011 der bereits begonnenen Bedarfsplanprojekte in Thüringen (ohne Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Refinanzierung der privat vorfinanzierten Maßnahmen und A-Modelle) auf rund 190 Mio. Euro.

Baubeginne von Bedarfsplanprojekten in Thüringen sind in 2011 nicht vorgesehen.

9. Sind Bundesmittel in Projekte des Weiteren Bedarfs des gültigen Bundesverkehrswegeplans geflossen, und wurden Planungsaufträge für Vorhaben des Weiteren Bedarfs erteilt?

Wenn ja, für welche Projekte?

Nein, es sind keine Bundesmittel in Projekte des Weiteren Bedarfs des gültigen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen, der als Anlage zum Fernstraßenausbau-gesetz die gesetzliche Grundlage für den Ausbau des Netzes der Bundesfernstraßen darstellt und vom Deutschen Bundestag beschlossen wurde, geflossen.

Ein Planungsauftrag wurde seitens des Bundes für die vierstreifige Erweiterung der B 247 Bad Langensalza bis Mühlhausen, mit den Ortsumgehungen von Höngeda und Großengottern, erteilt. Der Neubau der B 247 im Bereich von Großengottern und Höngeda war im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nur mit zwei Fahrstreifen in den Vordringlichen Bedarf eingestuft. Der Ausbau auf vier Fahrstreifen befand sich im Weiteren Bedarf. Netzkonzeptionelle Änderungen führten zu einer Entscheidung nach § 6 des Fernstraßenausbau-gesetzes, wonach die B 247 in diesem Bereich von vornherein vierstreifig geplant wird.

10. Welche Projekte im Freistaat Thüringen aus dem Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) wurden noch nicht begonnen bzw. befinden sich noch im Bau (bitte getrennte Darstellung)?

Im Bau befindliche Projekte des IRP bis 2010:

A 4	AS Ronneburg–AS Schmölln (LGr TH/SN)
A 4	AS Magdala–AS Jena-Göschwitz
A 71	AS Artern (B 86)–LGr TH/ST
A 71	AS Heldringen–AS Artern (B 86)
A 71	AS Sömmerda-O (B 176)–Prov. AS B 85
B 19	Verlegung Fambach
B 19	Wernshausen–Niederschmalkalden mit Talbrücke Zwick
B 88	Bücheloh–Gehren
B 93	OU Gößnitz mit OU Löhmingen
B 243	Nordhausen (A 38)–K 4
B 247	OU Worbis und OU Wintzingerode

In Planung befindliche, noch nicht begonnene Projekte des IRP bis 2010:

A 9	AS Dittersdorf–AS Triptis
A 9	AS Schleiz–AS Dittersdorf
B 4	Sundhäuser Berg
B 19	Osttangente Meiningen (B 19–B 280)
B 62	OU Bad Salzungen (4. BA), (Anbindung Hämbacher Kreuz)
B 62	OU Bad Salzungen (5. BA),(Werraquerung m. Anbindung B 19)
B 247	OU Höngeda
B 247	OU Mühlhausen (n Höngeda–B 249)
B 247	OU Kallmerode
B 247	Gotha–n A 4
B 281	OU Könitz

11. Welche Vorhaben aus Thüringen sollen im neuen Investitionsrahmenplan ab 2011 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) aufgenommen werden, die noch nicht Bestandteil des IRP bis 2010 sind?

Wie hoch ist der Finanzierungsbedarf für diese Vorhaben insgesamt?

Festlegungen zur Ausgestaltung und zu dem Inhalt eines künftigen Fünfjahresplans bzw. Investitionsrahmenplans sind noch nicht getroffen worden. Deshalb ist noch keine Aussage zur Aufnahme von einzelnen Projekten sowie zu benötigten Mitteln hierfür möglich.

12. Welche Neu- und Ausbaumaßnahmen bei Bundesfernstraßen in Thüringen sind bis 2015 geplant, die Bestandteil des Weiteren Bedarfs des BVWP oder kein Bestandteil des BVWP sind?

Um gesicherte Aussagen zu geplanten Baubeginnen treffen zu können, ist generell die Verabschiedung der jährlichen Bundeshaushalte 2012 bis 2015 abzuwarten. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

13. Wie ist der aktuelle Planungsstand bei der B 87n von Fulda nach Meiningen („Rhönquerung“)?

Die Maßnahme besteht aus drei Abschnitten, wobei der erste Abschnitt (Fulda–B 278 Ulstertal) komplett in Hessen, der zweite Abschnitt (B 278 Ulstertal–östl. Kaltensundheim = Rhönkammquerung) teilweise in Hessen und Thüringen und der dritte Abschnitt (östl. Kaltensundheim–Meiningen) komplett in Thüringen liegt. Derzeit läuft für die Abschnitte eins und zwei das Linienbestimmungsverfahren nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes mit Beteiligung der betroffenen Bundesressorts. Hierzu besteht Klärungsbedarf mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

Der östliche dritte Abschnitt zwischen Kaltensundheim und Meiningen (B 19) beinhaltet fünf Ortsumgehungen. Für die Ortsumgehung Melkers/Walldorf sowie für die Ortsumgehungen Herpf und Stepfershäuser ist das Raumordnungsverfahren abgeschlossen. Im Raumordnungsverfahren befinden sich die Ortsumgehungen Oberkatz und Dörrensolz. Hier wurde für die Ortsumgehung Oberkatz eine zusätzliche Variante in die Untersuchung aufgenommen.

14. Von welchen Gesamtkosten wird gegenwärtig für die Realisierung des Verkehrsbauvorhabens B 87n ausgegangen?

Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis ergibt sich daraus für das Verkehrsprojekt?

Derzeit wird von Gesamtkosten in Höhe von rund 240 Mio. Euro ausgegangen. Eine hierfür vorgenommene Nachbewertung ergibt ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,9.

