

Kleine Anfrage der Fraktion der FDP vom 20. Januar 2017**Erhalt und Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur: Was wird für intakte Verkehrswege getan?**

Obwohl das Land Bremen als Wirtschafts- und Logistikstandort in besonderem Maß auf eine gut ausgebaute und intakte Verkehrsinfrastruktur angewiesen ist, sind Straßen und Brücken oftmals in einem schlechten Zustand. Manche Bauwerke sind so marode, dass ohne sofortige Ertüchtigung verkehrliche Nutzungseinschränkungen bis hin zur Sperrung drohen. Der erhebliche Investitionsbedarf bei Verkehrsbauwerken ist umso besorgniserregender, da eine leistungsfähige Infrastruktur ein entscheidender Standortfaktor ist.

Obwohl sich das Land Bremen einen weiteren Substanzverlust der Verkehrsinfrastruktur nicht erlauben kann, soll es laut jüngsten Presseberichten im vergangenen Jahr Bundesmittel für den Straßenbau in Höhe von rd. 30 Mio. € nicht abgerufen haben, weil Planungen nicht abgeschlossen werden konnten oder Kapazitäten nicht reichten.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Wie viele Kilometer umfasst das Netz an Bundesautobahnen und Bundesstraßen im Land Bremen jeweils?
2. Wie viele Brückenbauwerke sind im Zuge des Bundesautobahn- und des Bundesstraßennetzes jeweils vorhanden?
3. Wie sind die aktuellen Zustandswerte des Bundesautobahn- und des Bundesstraßennetzes jeweils? Wie häufig werden diese erfasst, und welche Veränderungen haben sich in den vergangenen zehn Jahren – bitte nach Jahren aufgeschlüsselt – ergeben?
4. Inwiefern gibt es eine Prioritätenliste der durchzuführenden Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen, und nach welchen Kriterien erfolgt die Vorhabplanung?
5. Welche Bundesmittel standen dem Land Bremen in den vergangenen zehn Jahren jeweils jährlich für die Erhaltung, die Modernisierung und den Betrieb der bestehenden Straßeninfrastruktur zur Verfügung?
6. In welcher Höhe hat das Land Bremen in den vergangenen zehn Jahren jeweils jährlich Bundesmittel für den Erhalt, die Modernisierung und den Betrieb der Straßeninfrastruktur abgerufen? Welche Mittel wurden pro Bundesautobahn- und Bundesstraßenkilometer jeweils durchschnittlich aufgewendet?
7. Von welchen durchschnittlichen Kosten für die Erhaltung, die Modernisierung und den Betrieb der Bundesfernstraßen geht der Senat pro Jahr aus, und wie beurteilt er die Angemessenheit der zur Verfügung stehenden und der tatsächlich aufgewendeten Bundesmittel?
8. Aus welchen Gründen hat das Land Bremen im Jahr 2016 rd. 30 Mio. € Bundesmittel nicht abgerufen? Inwiefern ist es zutreffend, dass Planungen nicht abgeschlossen werden konnten oder Baukapazitäten nicht reichten?
9. Mit welcher Mittelbereitstellung ist für das Jahr 2017 zu rechnen, und welche Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen sollen damit in jeweils welcher Höhe wann realisiert werden?

10. Über wie viele Mitarbeiter verfügt das Amt für Straßen und Verkehr in den einzelnen Aufgabenbereichen, wie hat sich deren Zahl in den vergangenen zehn Jahren jeweils jährlich verändert, und wie wird sie sich gemäß Personalentwicklungsplanung in den nächsten fünf Jahren entwickeln?
11. Inwiefern erachtet der Senat die personellen und finanziellen Kapazitäten als ausreichend, um für den Bau, den Erhalt, die Modernisierung und den Betrieb der Straßeninfrastruktur Sorge zu tragen?
12. Wie bewertet der Senat die geplante Übernahme der Bundesautobahnen in die Bundesverwaltung und Errichtung einer unter staatlicher Regelung stehender privatrechtlich organisierter Infrastrukturgesellschaft Verkehr?

Rainer W. Buchholz, Dr. Magnus Buhler,
Lencke Steiner und Fraktion der FDP

D a z u

Antwort des Senats vom 28. Februar 1917

1. Wie viele Kilometer umfasst das Netz an Bundesautobahnen und Bundesstraßen im Land Bremen jeweils?

Das Bundesfernstraßennetz im Land Bremen umfasst rd. 80 km Bundesautobahnen und rd. 34 km Bundesstraßen.

2. Wie viele Brückenbauwerke sind im Zuge des Bundesautobahn- und des Bundesstraßennetzes jeweils vorhanden?

Im Streckennetz der Bundesfernstraßen sind insgesamt 313 Brückenbauwerke vorhanden, wovon sich 259 Brückenbauwerke im Bereich Bundesautobahnen und 54 Brückenbauwerke sich im Bereich der Bundesstraßen befinden.

3. Wie sind die aktuellen Zustandswerte des Bundesautobahn- und des Bundesstraßennetzes jeweils? Wie häufig werden diese erfasst, und welche Veränderungen haben sich in den vergangenen zehn Jahren – bitte nach Jahren aufgeschlüsselt – ergeben?

Die Zustandswerte der Bundesfernstraßen werden vom Bund durch eine standardisierte „Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) der Straßenbefestigung von Bundesfernstraßen“ erfasst (eingeführt mit Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 27/1996).

Die Zustandserfassung- und bewertung erfolgt im gesamten Bundesgebiet regelmäßig alle vier Jahre, jeweils getrennt für Bundesautobahnen und Bundesstraßen. Für den Bereich Bundesautobahnen sind bisher drei Erfassungen in den Jahren 2005, 2009 und 2013 durchgeführt worden. Bei den Bundesstraßen erfolgten die Erfassungen in den Jahren 2004, 2008, 2012 und 2016. Die ZEB-Werte beziehen sich zudem nur auf die Fahrbahnen. Brückenbauwerke werden gesondert betrachtet (vergleiche Nachrechnungsrichtlinie).

Die Zustandbewertung der Bundesautobahnen nach ZEB stellt sich wie folgt dar (in %):

Jahr der Erfassung	Zustandsnoten Bundesautobahnen			
	1,00 bis 1,50	1,50 bis 3,50	3,50 bis 4,50 Warnwert*	4,50 bis 5,00 Schwellenwert*
2005	79,1	10,9	6,6	3,5
2009	79,0	10,4	7,6	3,0
2013	87,8	7,0	3,8	1,3

Die Zustandsbewertung der Bundesstraßen nach ZEB stellt sich wie folgt dar (in %):

Jahr der Erfassung	Zustandsnoten Bundesstraßen			
	1,00 bis 1,50	1,50 bis 3,50	3,50 bis 4,50 Warnwert*	4,50 bis 5,00 Schwellenwert*
2004	51,8	12,2	30,3	5,8
2008	34,1	20,0	33,5	12,4
2012	39,9	15,5	28,7	15,8
2016	Ergebnisse liegen noch nicht vor			

Notenskala von 1,0 („sehr gut“) bis 5,0 („sehr schlecht“).

* Warnwert (3,5): Zustand, bei dessen Erreichen es Anlass zu Analysen der Ursachen für die Zustandsverschlechterung und zur Planung von geeigneten eventuellen Maßnahmen gibt.

* Schwellenwert (4,5): Zustand, bei dessen Erreichen in der Regel Erhaltungsmaßnahmen oder Verkehrsbeschränkungen eingeleitet werden sollten.

4. Inwiefern gibt es eine Prioritätenliste der durchzuführenden Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen, und nach welchen Kriterien erfolgt die Vorhabenplanung?

Auf Grundlage der ZEB-Daten werden ab Erreichen des Warnwerts (als wirtschaftliches Handlungskriterium) die entsprechenden Erhaltungsmaßnahmen des Straßenbaus eingeleitet. Basis für die Unterhaltung ist eine Strategie auf Basis der ZEB-Daten.

Davon unabhängig werden zudem die erforderlichen Um- und Ausbau sowie Neubaumaßnahmen des Straßen- und Brückenbaus sowie sonstiger Anlagenteile betrieben.

5. Welche Bundesmittel standen dem Land Bremen in den vergangenen zehn Jahren jeweils jährlich für die Erhaltung, die Modernisierung und den Betrieb der bestehenden Straßeninfrastruktur zur Verfügung?

Der Sachverhalt zu Frage 5 und 6 wird unter Frage 6 beantwortet.

6. In welcher Höhe hat das Land Bremen in den vergangenen zehn Jahren jeweils jährlich Bundesmittel für den Erhalt, die Modernisierung und den Betrieb der Straßeninfrastruktur abgerufen? Welche Mittel wurden pro Bundesautobahn- und Bundesstraßenkilometer jeweils durchschnittlich aufgewendet?

Grundsätzlich ist festzustellen, dass der Straßenbauverwaltung des Landes Bremen die jeweils beantragten Haushaltsmittel im Rahmen des Betriebs und der Erhaltung vollumfänglich zur Verfügung gestellt wurden und darüber hinaus noch weitere Erhaltungsmittel aus einem Bundesverteilerschlüssel zugewiesen wurden.

Die erbetene Auswertung für die vergangenen zehn Jahre kann aufgrund der Aufbewahrungsbestimmungen der Unterlagen für das Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen des Bundes (ABestB-HKR) nicht dargestellt werden. Die Aufbewahrungspflicht beträgt fünf Jahre zuzüglich des laufenden Haushaltsjahrs. Insofern kann eine Auswertung nur rückwirkend bis 2010 erfolgen.

Der nachfolgenden Tabelle sind die Anschlagswerte sowie die tatsächlichen Ist-Werte der jeweiligen Jahre, getrennt nach Betrieb, Erhaltung und Neubau zu entnehmen.

Gegenüberstellung Anschläge/Ist Bundeshaushalt 2010 bis 2016
(Angaben in Mio. €)

Jahr	Betrieb Anschlag	Betrieb Ist	Erhaltung Anschlag	Erhaltung Ist ¹	Neu- und Umbau / Anschlag	Neu- und Umbau / Ist
2016	5,6	6,3	14,0	10,2	33,9	12,0
2015	5,3	6,4	21,4	7,5	11,0	3,5
2014	5,4	5,2	10,6	12,0	10,1	38,5
2013	6,8	6,4	17,1	8,6	12,9	14,6
2012	7,8	5,9	28,2	25,0	12,3	5,5
2011	6,6	7,3	11,5	21,2	44,2	10,3
2010	5,7	7,6	10,5	11,9	40,3	16,9

Aufwendungen pro Kilometer (Angaben in T€)

Eine Untergliederung in Bundesautobahnen und Bundesstraßen ist nicht vorgenommen worden, da die bremischen Bundesstraßen einen überwiegend bundesautobahnähnlichen Ausbauzustand (vierstreifig) aufweisen.

Aufwendungen pro Kilometer (Angaben in T€)

Jahr	Betrieb pro km	Erhaltung pro km	Modernisierung/ Neu- und Umbau pro km	Gesamt ² pro km
2016	55,3	71,9	105,3	232,5
2015	56,1	65,8	30,7	153,5
2014	45,6	105,3	337,7	489,5
2013	56,1	75,4	128,1	259,6
2012	51,8	219,3	48,2	319,3
2011	64,0	186,0	90,4	340,4
2010	66,7	104,4	148,2	319,3

7. Von welchen durchschnittlichen Kosten für die Erhaltung, die Modernisierung und den Betrieb der Bundesfernstraßen geht der Senat pro Jahr aus, und wie beurteilt er die Angemessenheit der zur Verfügung stehenden und der tatsächlich aufgewendeten Bundesmittel?

Durchschnittliche Kosten für Betrieb, Erhaltung, Um- und Ausbau sowie Neubau sind nicht darstellbar. Der erforderliche Finanzbedarf lässt sich nur auf Grundlage der konkret notwendigen Maßnahmen feststellen, die sich aus den Zustandsbewertungen nach ZEB herleitet und sich in der koordinierten Erhaltungsplanung (sogenannte KEP-Liste) widerspiegelt. Hierzu wird eine mittelfristige Programmplanung erstellt und fortlaufend aktualisiert.

Die vom Bund bereitgestellten Mittel für den Betrieb und die Erhaltung des Bundesfernstraßennetzes im Land Bremen stehen in ausreichender Höhe zur Verfügung. Größere Um- und Ausbaumaßnahmen sowie Neubaumaßnahmen werden im Bundeshaushalt einzeln veranschlagt und entsprechend ausgewiesen.

8. Aus welchen Gründen hat das Land Bremen im Jahr 2016 rd. 30 Mio. € Bundesmittel nicht abgerufen? Inwiefern ist es zutreffend, dass Planungen nicht abgeschlossen werden konnten oder Baukapazitäten nicht reichten?

Die erforderlichen Bundesmittel für das folgende Haushaltsjahr werden in sogenannten Finanzprogrammgesprächen im Herbst des Vorjahrs zwischen Bund und Ländern abgestimmt. Auf dieser Basis stellt der Bund die benötigten Haushaltsmittel zur Verfügung. Können zur Verfügung gestellte Mittel nicht wie geplant im laufenden Haushaltsjahr verausgabt werden, erfolgen Mittelausgleiche zwischen Bund und Ländern. Nicht verausgabte Mittel können zumeist in das folgende kommende Haushaltsjahr verschoben werden.

Folgende für das Jahr 2016 angemeldete und bereitgestellte Bundesmittel wurden in 2016 nicht verausgabt und am Ende des Jahres in das Jahr 2017 übertragen:

¹ Ist-Werte ohne Berücksichtigung möglicher haushalterischer Ausgleichs.

² Durch einzelveranschlagte Um- und Ausbau- sowie Neubaumaßnahmen kann die jährliche Angabe zu der Mittelverausgabung pro Kilometer erheblich differieren.

1. Cherbourger Straße: rd. 6,7 Mio. €,
2. Grunderwerb A 281: rd. 19,6 Mio. €,
3. Erhaltung Bundesfernstraßen: rd. 3,5 Mio. €.

Zu 1. Cherbourger Straße

Für das Projekt Cherbourger Straße wurden entsprechend der Maßnahmen- und Finanzierungsplanung Anfang Februar 2016 Bundesmittel in Höhe von 38,3 Mio. € angemeldet. Im Lauf des Jahres wurden bis Ende Dezember Mittel in Höhe von 31,6 Mio. € entsprechend des Baufortschritts und der Rechnungsstellung ausgegeben, der Rest wurde übertragen.

Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei dem Ausbau der Cherbourger Straße um eine kommunale Baumaßnahme der Stadt Bremerhaven handelt, die nach § 5a Bundesfernstraßengesetz (FStrG) bezuschusst wird.

Zu 2. Grunderwerb A 281

Für den Grunderwerb für die Bauabschnitte 2/2 und 4 wurden insgesamt 19,6 Mio. €, die bisher im Haushaltsjahr 2016 veranschlagt wurden, in das Haushaltsjahr 2017 übertragen.

Es handelt sich um Grunderwerbsmittel des vierten Bauabschnitts. Der Vertragsabschluss mit einem Eigentümer erfolgte im Jahr 2016, eine erste Rate wurde gezahlt. Bestimmte vertragliche vereinbarte Zahlungsverpflichtungen sind noch nicht eingetreten, sodass weitere Raten erst im Jahr 2017 gezahlt werden können.

Weiterer beabsichtigter Grunderwerb verzögerte sich, da die Verhandlungen mit den Betroffenen nicht in 2016 abgeschlossen werden konnten. Vertragsabschlüsse sind in 2017 zu erwarten. Es ist von einer Verausgabung der Mittel in 2017 auszugehen.

Zu 3. Erhaltung Bundesfernstraßen

Basis der Betrachtung ist die koordinierte Erhaltungsplanung (KEP-Liste, Stand 30. September 2016, ursprünglicher Anschlag für 2016 aus dem Herbst 2015: 14 Mio. €). Hier wurde von einem prognostizierten Mittelbedarf für 2016 von rd. 13 Mio. € ausgegangen.

Da entsprechende Rechnungen zum Ende des Jahres für Bauleistungen noch nicht vorlagen, konnten Mittelbedarfe nicht abgerechnet werden. Zudem konnten einzelne Projekte aufgrund von Verzögerungen in den Planungsverfahren nicht begonnen werden. Diese werden voraussichtlich ebenfalls im ersten Quartal 2017 begonnen werden. Insofern wird ein Großteil der bisher nicht abgerufenen Mittel von 3,5 Mio. € in 2016 zeitnah in 2017 verausgabt.

9. Mit welcher Mittelbereitstellung ist für das Jahr 2017 zu rechnen, und welche Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen sollen damit in jeweils welcher Höhe wann realisiert werden?

Im Rahmen der Einplanungsbesprechung mit dem Bund wurden von Bremen für 2017 rd. 20 Mio. € für Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen beantragt.

Als wesentliche Maßnahmen sind zu benennen:

- BAB A 1: Erneuerung Ochtumbrücke (rd. 1,0 Mio. €),
- BAB A 1: Bremer Kreuz, Überführungsbauwerk A 27 (rd. 1,0 Mio. €),
- BAB A 1: Einzelfeldsanierung Betonfahrbahnen (rd. 1,0 Mio. €),
- BAB A 27: Sanierung der Entwässerung (rd. 1,6 Mio. €),
- BAB A 27: Überführungsbauwerk Stader Landstraße (rd. 1,4 Mio. €),
- B 6: Carl-Franke Straße (rd. 1,7 Mio. €),
- B 6: Nordwestknoten (rd. 1,5 Mio. €),
- B 75: Erneuerung Heinrich-Plett-Allee (1,1 Mio. €).

Hinzu kommen diverse weitere Erneuerungs- und Erhaltungsmaßnahmen mit einem Auftragswert von < 1,0 Mio. €. Der genaue Zeitpunkt der baulichen Umsetzung der Maßnahmen ist jeweils abhängig vom Planungsfortschritt und der gegebenenfalls erforderlichen Baurechtschaffung.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die beim Bund beantragten Mittel regelmäßig zur Verfügung gestellt werden und insofern ausreichen.

10. Über wie viele Mitarbeiter verfügt das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) in den einzelnen Aufgabenbereichen, wie hat sich deren Zahl in den vergangenen zehn Jahren jeweils jährlich verändert, und wie wird sie sich gemäß Personalentwicklungsplanung in den nächsten fünf Jahren entwickeln?

Für das Planen, Bauen, Unterhalten, Erhalten, Betreiben und Verwalten der Bundes- und kommunalen Infrastruktur standen dem ASV in den letzten zehn Jahren folgende Beschäftigte bzw. Vollzeitäquivalente (VZÄ) zur Verfügung:

	Beschäftigte nach Köpfen	Beschäftigungsvolumen (VZÄ)
2007	274	266,6
2008	269	261,9
2009	271	260,9
2010	274	258,0
2011	262	254,2
2012	251	243,3
2013	248	238,0
2014	252	239,8
2015	255	242,6
2016	259	249,6
2017	256	246,6

Gemäß Personalentwicklungsplanung (PEP-Quote) hat das ASV in den nächsten fünf Jahren eine jährliche Personaleinsparung von rd. drei VZÄ zu erbringen, sodass sich das Beschäftigungsvolumen auf rd. 231,6 VZÄ reduzieren wird. Allerdings wird angestrebt, für den Aufgabenbereich „Erhalt von Straßen und Brücken“ diesem Trend entgegenzusteuern.

Eine genaue Zuordnung der Beschäftigten zu den einzelnen Aufgabenbereichen kann nicht dargestellt werden, da viele Beschäftigte sowohl für kommunale Infrastruktur als auch für Bundesinfrastruktur tätig sind und die zu erledigenden Aufgaben in einer Projektstruktur durchgeführt werden.

11. Inwiefern erachtet der Senat die personellen und finanziellen Kapazitäten als ausreichend, um für den Bau, den Erhalt, die Modernisierung und den Betrieb der Straßeninfrastruktur Sorge zu tragen?

Zusätzlich zu den eigenen Kapazitäten hat Bremen die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) mit der Planung und dem Bau der Bundesfernstraßen beauftragt.

Die finanziellen Kapazitäten (Baumittel) werden vom Bund entsprechend der Anmeldungen von Bremen zur Verfügung gestellt und sind ausreichend.

12. Wie bewertet der Senat die geplante Übernahme der Bundesautobahnen in die Bundesverwaltung und Errichtung einer unter staatlicher Regelung stehender privatrechtlich organisierter Infrastrukturgesellschaft Verkehr?

Die geplante Übernahme der Bundesautobahnen in die Bundesverwaltung und Errichtung einer unter staatlicher Regelung stehender privatrechtlich organisierter Infrastrukturgesellschaft wurde im Zuge der Verhandlungen zwischen dem Bund und den Ländern zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzierungssystems ab 2020 als Teil des gesamten Reformpakets behandelt. Die Verhandlungen wurden am 8. Dezember 2016 mit einer Einigung abgeschlossen. Das Bundeskabinett hat daraufhin die Gesetzentwürfe des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) – das Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes und das Gesetz zur Neuregulierung des bundesstaatlichen Finanzausgleichsystems ab dem Jahr 2020 und zur Änderung haushaltsrechtlicher Vorschriften – am 14. Dezember 2016 entsprechend beschlossen. Im Rahmen des Gesetzgebungsver-

fahrens haben die Länder verschiedene Änderungsvorschläge unterbreitet, die im weiteren Gesetzgebungsverfahren im Bundesrat und Bundestag beraten werden. Erst nach Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens, voraussichtlich im Frühjahr 2017, ist eine abschließende Bewertung seitens des Senats sinnvoll.