

Der Bundesminister für Verkehr
StB 1 – Ar – 1024 Bd 70

Bonn, den 10. August 1970

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **2. Ausbauplan für die Bundesfernstraßen und 1. Fünfjahresplan 1971 bis 1975**

Bezug: **Kleine Anfrage der Abgeordneten Stücklen, Strauß, Höcherl, Lemmrich, Wagner (Günzburg), Dr. Pohle, Dr. Riedl (München) und Genossen**
– Drucksache VI/1034 –

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Wie hoch beläuft sich der Investitionsbedarf einschließlich Grunderwerb nach heutigem Preisstand für die im „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ aufgeführten Strecken der 1. Dringlichkeitsstufe und der Strecken, die als „im Bau“ befindlich bezeichnet werden, sowie der Strecken der 2. und 3. Dringlichkeitsstufe?

Nach dem Preisstand von 1968/1969 beläuft sich der Investitionsbedarf einschließlich Grunderwerb für den „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ auf 125 Mrd. DM. Dieser Betrag verteilt sich wie folgt:

auf Maßnahmen im Bau	mit rd. 10 Mrd. DM,
auf die 1. Dringlichkeitsstufe	mit rd. 50 Mrd. DM,
auf die 2. Dringlichkeitsstufe	mit rd. 40 Mrd. DM
und	
auf die 3. Dringlichkeitsstufe	mit rd. 25 Mrd. DM.

Nach dem heutigen Preisstand sind die Beträge um rd. 15 % zu erhöhen.

2. a) Welche Mittel stehen von 1971 bis 1985 aus dem für den Straßenbau zweckgebundenen Anteil aus der Mineralölsteuer für Investitionen ohne Autobahndeckenerneuerung zur Verfügung?

Zum Zeitpunkt der ersten Vorbereitungen des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen etwa Ende 1968 / Anfang 1969 wurde

der mit 50 % zweckgebundene Anteil aus der Mineralölsteuer in den Jahren 1971 bis 1985 insgesamt auf 93 Mrd. DM geschätzt. Von diesem Betrage entfallen auf:

a) Substanzerhaltung, Zuschüsse, Forschung, Kreditbedienung u. a.	21 Mrd. DM
b) Erneuerung der BAB-Betriebsstrecken (einschl. Ausbau von rd. 450 km auf 6 Spuren)	8 Mrd. DM
c) Neubau von Bundesautobahnen und 2bahnigen Bundesstraßen	46 Mrd. DM
d) Aus- und Neubau von 2spurigen Bundesstraßen	18 Mrd. DM
	<u>93 Mrd. DM</u>

Einschließlich der Mittel für die Erneuerung der Betriebsstrecken (Pos. b) steht für reine Investitionen ein Betrag von 72 Mrd. DM zur Verfügung (Pos. c und d).

Neuere Schätzungen lassen für den Zeitraum von 1971 bis 1985 einen über 93 Mrd. DM liegenden zweckgebundenen Anteil aus der Mineralölsteuer erwarten.

- b) Welche Mittel stehen im 1. Fünfjahresplan 1971 aus dem zweckgebundenen Anteil der Mineralölsteuer für Investitionen ohne Autobahndeckenerneuerung zur Verfügung?

Für die drei Fünfjahrespläne sind folgende Ansätze vorgesehen:

1.	1971–1975	=	27,0 Mrd. DM
2.	1976–1980	=	31,5 Mrd. DM
3.	1981–1985	=	34,5 Mrd. DM
	Zusammen		<u>93,0 Mrd. DM</u>

Für den 1. Fünfjahresplan 1971/1975 ergibt sich dabei folgende Aufteilung:

a) Autobahnneubau	10,9 Mrd. DM
b) BAB-Deckenerneuerung und teilweiser Ausbau auf 6 Spuren	2,5 Mrd. DM
c) Neu- und Ausbau von Bundesstraßen	6,7 Mrd. DM
Zusammen a) bis c) (Investitionen)	<u>20,1 Mrd. DM</u>
d) Substanzerhaltung, Kreditbedienung, Forschung u. a.	6,9 Mrd. DM
Insgesamt	<u>27,0 Mrd. DM</u>

Ohne die Deckenerneuerung (Pos. b) sind somit 17,6 Mrd. DM im 1. Fünfjahresplan an Investitionen vorgesehen.

Die vorstehenden Zahlenangaben ergeben sich nach der Schätzung der Mineralölsteuer Ende 1968/Anfang 1969. Nach der Neuschätzung vom 6. Mai 1970 wird sich für den Zeitraum 1971/1975 ein Mehrbetrag von 0,8 Mrd. DM ergeben, der den Investitionen zugeschlagen werden soll.

- c) Welche Kreditmittel sind für den 1. Fünfjahresplan vorgesehen und Kredite in welcher Höhe müssen in diesem Zeitraum getilgt werden?

Außer der Erhöhung des Volumens des 1. Fünfjahresplanes um den vorgenannten Mehrbetrag von 0,8 Mrd. DM ist in den Jahren von 1971 bis 1975 eine Kreditaufnahme von jährlich etwa 350 Mill. DM vorgesehen. Das ergibt für diesen Zeitraum einen Gesamtbetrag von rd. 1,7 Mrd. DM. Nach Abzug des Disagio, der Zinsen und der ersten Tilgungsraten verbleibt als Verstärkung der Investitionsmittel über die Mehreinnahmen unter Punkt 2 b hinaus ein Nettobetrag von etwa 1,3 Mrd. DM.

Der Endbetrag des 1. Fünfjahresplanes erhöht sich somit zwar von 27,0 auf 29,5 Mrd. DM (siehe Tabelle zu Ziffer 13), gleichzeitig steigen aber auch die Kosten für Substanzerhaltung, Kreditbedienung usw. von 6,9 Mrd. DM um rd. 0,6 auf 7,5 Mrd. DM, so daß für die reinen Investitionsmaßnahmen im 1. Fünfjahresplan ein Volumen von rd. 22 Mrd. DM (statt bisher 20,1) zur Verfügung stehen wird.

Einschließlich der Kreditbelastung aus den rückliegenden Jahren, u. a. auch aus dem Gemeinsamen Strukturprogramm Ruhr, Saar, Zonenrandgebiet, Bundesausbaugebiete und -orte beträgt die Kreditbedienung während des Zeitraumes von 1971 bis 1975 nunmehr ebenfalls rd. 1,7 Mrd. DM.

3. Trifft es zu, daß im 1. Fünfjahresplan 1971 bis 1975 für den Ausbau der Bundesstraßen in Bayern nur 861 Millionen DM vorgesehen sind?

Wenn nein, wie hoch ist dieser Betrag?

Im Entwurf zum 1. Fünfjahresplan 1971/75 waren von dem bisherigen Betrage von 6,7 Mrd. DM für den Neu- und Ausbau von Bundesstraßen für das Land Bayern 861 Mill. DM vorgesehen. Diese Summe kann jedoch nach dem Bekanntwerden der Mineralölsteuer-Mehrschätzung sowie aufgrund der vorgesehenen Kreditverstärkung um 396 Mill. DM aufgestockt werden, so daß nunmehr insgesamt 1,257 Mrd. DM für Investitionen zugunsten der Bundesstraßen in Bayern bereitstehen.

Außer der Verstärkung der Investitionsmittel um 396 Mill. DM wird gleichzeitig der bayerische Anteil an den Mitteln für die Substanzerhaltung um 24 Mill. DM erhöht; mithin beträgt die Aufstockung insgesamt 420 Mill. DM.

4. Sind in den 861 Millionen DM für Bundesstraßen die für die Olympiamaßnahmen noch erforderlichen 280 Millionen DM enthalten?

In dem inzwischen auf 1,257 Mrd. DM aufgestockten Betrag sind die für die Olympia-Maßnahmen noch erforderlichen 280 Mill. DM enthalten.

5. Trifft es zu, daß durch die Olympiade bedingten Bundesfernstraßenmaßnahmen im Raume München nicht nur das „Ist“, sondern auch das „Soll“ im 3. Vierjahresplan um bisher 145 Millionen DM angehoben werden mußte?

Da das Volumen des 3. Vierjahresplanes wegen des Hinzutretens der olympiabedingten Bundesfernstraßenmaßnahmen über den Ansatz von 18 Mrd. DM hinaus nicht ausgeweitet werden konnte, war es nicht möglich, den Sollanteil Bayerns

am 3. Vierjahresplan anzuheben. Der erhöhte Bedarf wurde jedoch durch zusätzliche Mittelbereitstellungen im Wege des übergebietlichen Mittelausgleiches gedeckt.

Der Anteil des Landes Bayern am Volumen des 3. Vierjahresplanes wird durch folgende Zahlenreihe gekennzeichnet:

Anteil des Landes Bayern in den Jahren:	in Mill. DM		
	Soll	Ist	Mehr (+) Weniger (—)
1967	544	737	+ 193
1968	709	703	— 6
1969	735	831	+ 96
1970	750	795	+ 45
Im 3. Vierjahresplan zusammen	2 738	3 066	+ 328
Dazu im Strukturprogramm			+ 68
Insgesamt:			396

In dem Mehrbetrag von 328 Mill. DM (das Strukturprogramm mit einem Mehrbetrag von 68 Mill. DM war anfangs nicht mit eingeplant) sind die Anforderungen des Olympia-Programms in Höhe von 145 Mill. DM enthalten.

Diese zusätzliche Mittelaufstockung ist um so höher zu bewerten, als sowohl der 2. Vierjahresplan bereits um rd. 0,5 Mrd. DM unter dem veranschlagten Soll zurückgeblieben ist, als auch der 3. Vierjahresplan mit seiner Endsumme von 18 Mrd. DM nicht voll gedeckt werden konnte.

6. Trifft es zu, daß in Bayern gegenüber dem 3. Vierjahresplan 1967 bis 1970, wo für Bundesstraßeninvestitionen 981 Millionen DM zur Verfügung standen, dies gegenüber dem Soll der Jahre 1971 bis 1975 eine Minderung um 30% bezogen auf den mittleren Jahresbetrag darstellt?

Im Entwurf des 1. Fünfjahresplanes 1971/75 betrug der Anteil der „Investitionen für Bundesstraßen“ in Bayern zunächst 861 Mill. DM
dazu treten aus der Mineralölsteuer-Mehrschätzung und der zusätzlichen Kreditaufnahme 396 Mill. DM
so daß sich nunmehr ein Gesamtbetrag von 1 257 Mill. DM ergibt.

Im 3. Vierjahresplan 1967/1970 hat das Soll für die Investitionen an Bundesstraßen in Bayern rd. 888 Mill. DM betragen. Die späteren Mittelverstärkungen im Rahmen von übergebietlichen Mittelausgleichungen können nicht zu einem Vergleich herangezogen werden.

Das Soll im 1. Fünfjahresplan liegt nicht niedriger als im 3. Vierjahresplan, sondern im Gegenteil, um 1257 — 888 = 369 Mill. DM höher.

7. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß Bayern als Randgebiet der EWG, als Land mit den längsten Zufahrtswegen und damit den höchsten Transportkosten zu den Seehäfen und Rohstoffquellen und als wesentliches Durchfahrtsgebiet für Urlauber nach dem Süden ganz besonders auf schnelle und leistungsfähige Fernstraßen angewiesen ist, und wie könnte dies bei der Bundesfernstraßenfinanzierung und bei der Fortschreibung berücksichtigt werden?

Die Entfernung Bayerns zu den Seehäfen stellt nur einen Standortfaktor unter vielen dar. Bei der Feststellung des Fernstraßenbedarfs in Bayern wurden alle maßgeblichen Faktoren berücksichtigt.

Im übrigen hat sich die Fertigstellung der Rhönlinie im Jahre 1968 in dieser Beziehung sehr günstig ausgewirkt.

Was die Frage des Durchgangsverkehrs anlangt, so muß der Verkehr als Ganzes gesehen werden. Ein Herausgreifen des sommerlichen Urlaubsreiseverkehrs vermittelt kein vollständiges Bild des Straßenverkehrsgeschehens und somit des Straßenbedarfs. Würde man nur diesen Verkehrsanteil betrachten, so ergäbe sich in anderen Ländern eine noch stärkere Belastung als im Falle Bayerns. Darüber hinaus haben die besonderen Belange des Freizeitverkehrs (Wochenenderholung und Urlaubsreiseverkehr) bei den Bedarfsermittlungen ebenfalls ihre angemessene Berücksichtigung gefunden.

8. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß Bayern als größtes Flächenland der Bundesrepublik Deutschland trotz Aufstufungen von Staatsstraßen zu Bundesstraßen ein wesentlich weitmaschigeres Bundesfernstraßennetz aufweist als andere Bundesländer und daß durch zu geringe Bundesfernstraßenmittel das Gebot der gleichmäßigen Entwicklung des gesamten Bundesgebietes nicht erfüllt wird? Dabei kommt hinzu, daß Staatsstraßen und Kommunalstraßen, wie z. B. im Großraum München, den Fernverkehr aufnehmen müssen.

Die Flächengröße ist nicht ausschlaggebend für die Maschenweite des überörtlichen Verkehrsnetzes. Wenn es auch keinen einheitlichen Maßstab zur Beurteilung der Bundesfernstraßendichte geben wird, so dürfte die Bevölkerungsdichte doch ein besseres Bild vermitteln als die absolute Flächengröße. Nach der Bevölkerungsdichte liegt Bayern aber an der letzten Stelle unter den Bundesländern. Wegen der hohen Bevölkerungsdichte ist beispielsweise im Ruhrgebiet ein wesentlich engmaschigeres Netz von Straßen zur Aufnahme des überörtlichen Verkehrs erforderlich als in anderen Regionen.

Bei der Aufstellung des Bedarfsplanes für den Ausbau der Bundesfernstraßen sind die strukturellen Entwicklungsvorstellungen der Länder bei der Prognose des maßgebenden künftigen Verkehrs beachtet worden. Außerdem sind Kriterien quantifiziert worden, um den zusätzlichen Bedarf und seine Ausbaudringlichkeit zu erfassen. Auf diese Weise wird insbesondere eine verbesserte Erschließung schwächer strukturierter Gebiete erreicht.

Im übrigen ist die Straßenklassifizierung gesetzlich geregelt. Es bedarf des Nachweises im Einzelfalle, ob und inwieweit die Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes über eine Einstufung erfüllt sind.

9. Würde bei der 1. Dringlichkeitsstufe für den zweiten Ausbauplan eine weitere Dringlichkeitsdifferenzierung vorgenommen und wenn ja, welche?

Eine weitere Aufgliederung der 1. Dringlichkeitsstufe im Rahmen des Ausbauplanes 1971/85 ist nicht vorgesehen. Die Auswahl und Reihenfolge der Einzelobjekte wird mit den Ländern abgestimmt.

10. Trifft es zu, daß für eine kontinuierliche Fortführung des Bundesstraßenbaues in Bayern ein zusätzlicher Betrag von ca. 550 Millionen DM über die 861 Millionen DM hinaus erforderlich ist?

Wenn nein, wie hoch müßte dieser Betrag – immer unter Ein-
schluß der Olympiamaßnahmen – sein?

Nachdem der Betrag für die Investitionen bei den Bundesstraßen von 861 Mill. DM um 396 Mill. DM auf nunmehr insgesamt 1257 Mill. DM angehoben werden konnte, ist es möglich, eine kontinuierliche Fortführung des Bundesstraßenneubaues zu erreichen. Sollte die rechtzeitige Fertigstellung einzelner Olympia-Objekte trotzdem noch gefährdet erscheinen, so wird durch Streckung der Bauziele bei anderen Objekten ein Ausgleich herbeizuführen sein. Eine weitere Aufstockung des bayerischen Straßenbauvolumens innerhalb des 1. Fünfjahresplanes ist aus der jetzigen Sicht nicht möglich.

11. Nach welchen detaillierten Grundsätzen würden die Mittel für den 1. Fünfjahresplan auf die Bundesländer verteilt, nachdem es sich um Fortführungs- und Maßnahmen der 1. Dringlichkeit handelt?

Die Verteilung der Autobahn-Investitionsmittel richtete sich in erster Linie nach dem Überhang bereits laufender Baumaßnahmen aus dem 3. Vierjahresplan sowie nach den verkehrspolitischen Zielvorstellungen.

Die Verteilung der Investitionsmittel für die Bundesstraßen richtete sich nach dem Gesamtbedarf der in Bau befindlichen Maßnahmen sowie dem Anteil von Maßnahmen der 1. Dringlichkeit am Gesamtbedarf.

Bei Ländern, in denen dieser Anteil den Bundesmittelwert von 48,3% unterschreitet, liegt der Schwerpunkt des Bedarfes auf der 2. und 3. Dringlichkeit. Diese Länder verfügen bereits über ein im Vergleich relativ gut ausgebautes Bundesstraßennetz. Um jedoch für alle Länder eine einheitliche Entwicklung einleiten zu können, mußte daher bei diesen bereits günstiger zu bewertenden Ländern der in die Berechnung eingehende Anteil zugunsten der Länder mit Bedarfsschwerpunkt auf der 1. Dringlichkeit gemindert werden (Reduktions-Faktor = Länderanteil geteilt durch Bundesmittelwert).

Andererseits wurde diese vorläufige Meßzahl aus Gründen der Kontinuität in der Investitionsrate jedes Landes für den 1. Fünfjahresplan übergangsweise verbessert. Die vorläufige Meßzahl wurde zu diesem Zweck mit dem entsprechenden Landesanteil des 3. Vierjahresplanes gemittelt. Daraus ergab sich der endgültige Anteil eines jeden Landes an den Bundesstraßen-Investitionen. Durch dieses Verfahren sollte eine gleichmäßige Entwicklung der Verkehrs-Infrastruktur in allen Ländern erreicht werden.

12. Ist die Bundesregierung in der Lage, bis zum 1. September 1970 in einem Bericht den Deutschen Bundestag über die maßgebenden Fakten, die den Ermittlungen des „Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen“ zugrunde gelegt wurden, zu unterrichten?

Wenn nicht, bis zu welchem anderen Zeitpunkt ist dies möglich?

Die für den Bedarfsplan maßgebenden Fakten werden in der Begründung zum Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 genannt. Den Abgeordneten des Deutschen Bundestages wird ferner eine eingehende Informationsschrift zugeleitet werden, die bei den Beratungen des Gesetzentwurfes zur Verfügung stehen soll.

13. Wie groß sind die Anteile der einzelnen Bundesländer an den Investitionsmitteln für Neubauten für Bundesautobahnen und an den Investitionsmitteln für Bundesstraßen im 1. Fünfjahresplan (1971 bis 1975) und im 3. Vierjahresplan (1967 bis 1970)?

Siehe Tabelle Seite 8

14. Wie groß ist der Anteil Bayerns am Bundesfernstraßennetz, am Kraftfahrzeugbestand, an der Fahrleistung der Kraftfahrzeuge, an der Fläche und der Bevölkerung der Bundesrepublik Deutschland?

Der Anteil Bayerns am Bundesfernstraßennetz beträgt	22,4 %
am Kraftfahrzeugbestand	18,8 %
an der Fahrleistung der Kraftfahrzeuge	16,5 %
an der Fläche	28,4 %
und	
an der Bevölkerung	17,2 %
der Bundesrepublik.	

Leber

Anteile der einzelnen Bundesländer an den Investitionsmitteln

– Soll in Mill. DM –

Bezeichnung	BW	Bay	Bln	Bre	Hbg	He	NS	NRW	RP	Saar	SH	Länder gesamt
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Investitionsmittel im 3. Vierjahresplan 1967/70												
für Bundesstraßen	956,1	888,6	2,5	38,5	74,0	612,9	674,6	1981,9	662,0	203,2	304,5	6 398,8
für Fahrbahndeckenerneuerung für Autobahn-Betriebsstrecken	92,3	138,5	18,7	1,0	9,6	104,6	121,6	245,0	48,6	–	51,7	831,6
für BAB-Neubau	772,0	997,8	–	144,6	221,9	1062,0	362,0	1455,8	511,0	49,9	323,0	5 900,0
Zusammen	1820,4	2024,9	21,2	184,1	305,5	1779,5	1158,2	3682,7	1221,6	253,1	679,2	13 130,4
Mittelwert für 1 Jahr	455,0	506,2	5,3	46,0	76,3	444,8	289,5	920,7	305,4	63,2	169,8	3 282,6
Investitionsmittel im 1. Fünfjahresplan 1971/75												
für Bundesstraßen	1210,0	1257,0	170,0	45,0	168,0	796,0	905,0	2385,0	737,0	115,0	412,0	8 200,0
für Fahrbahndeckenerneuerung für Autobahn-Betriebsstrecken	325,0	425,0	15,0	–	–	600,0	400,0	400,0	260,0	–	75,0	2 500,0
für BAB-Neubau	1241,0	1796,0	121,0	207,0	372,0	1391,0	730,0	2892,0	1699,0	486,0	365,0	11 300,0
Zusammen	2776,0	3478,0	306,0	252,0	540,0	2787,0	2035,0	5677,0	2696,0	601,0	852,0	22 000,0
Mittelwert für 1 Jahr	555,2	695,6	61,2	50,4	108,0	557,4	407,0	1135,4	539,2	120,2	170,4	4 400,0