

Antwort

der Landesregierung
auf die Große Anfrage 34
der CDU-Fraktion
Drucksache 5/8290

Straßen- und Radwegeverkehrsinfrastruktur in Brandenburg

Wortlaut der Großen Anfrage 34 vom 10.12.2013:

Das Flächen-, Transit- und Pendlerland Brandenburg ist auf eine sehr gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur angewiesen. In diesem Zusammenhang ist ein positives Bewusstsein in Bezug auf die Notwendigkeit einer durchgängig zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur als Garant für Wohlstand und soziale Sicherheit in unserem Land notwendig. Das Land Brandenburg braucht für eine nachhaltig dynamische Wirtschaftsentwicklung bedarfsgerechte und nachhaltige Verkehrsinvestitionen. Der Landesrechnungshof hat diesbezüglich bereits in seinem Bericht aus dem Jahr 2007 gewarnt, dass ca. 56% des Landesstraßennetzes den Warnwert von 3,5 (Schadensursachen sind zu ermitteln und Maßnahmen zu planen) und ein Viertel der Landesstraßen bereits den Schwellenwert von 4,5 (Handlungsbedarf, Maßnahmen sind notwendig) überschritten haben. Da seit dem Regierungsantritt der rot-roten Landesregierung im Jahr 2009 insbesondere der Verkehrshaushalt für die Konsolidierung des Landeshaushaltes herangezogen wurde, ist davon auszugehen, dass sich der aktuelle Zustand des Brandenburgischen Straßenverkehrsnetzes nochmals deutlich verschlechtert hat. Darüber hinaus sind in der Straßenbauverwaltung als Folge der Konsolidierungsmaßnahmen zahlreiche Personalstellen und Kapazitäten weggefallen, was ebenfalls Auswirkungen auf die leistungsfähige Planung und Erhaltung der Straßen- und Radwegeinfrastruktur in Brandenburg hat.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

I. Umfang und Anlagevermögen der Straßen- und Radwegeinfrastruktur:

1. Wie lauten die aktuellen Zahlen bezüglich des jeweiligen Umfangs des Autobahnnetzes, des Bundesstraßennetzes (aufgeteilt nach freier Strecke und Ortsdurchfahrten), des Landesstraßennetzes (aufgeteilt nach freier Strecke und Ortsdurchfahrten sowie nach Grundnetz und Grünem Netz), des Kreisstraßennetzes, des Radwegenetzes in der Baulastträgerschaften des Bundes, des Radwegenetzes in der Baulastträgerschaft des Landes und des Radwegenetzes in der Baulastträgerschaft der Kommunen in Brandenburg?
2. Wie lauten die aktuellen Zahlen bezüglich der jeweiligen Anzahl der Brückenbauwerke an Bundesautobahnen (A- und Ü-Bauwerke), der Brückenbauwerke im Zuge von Bundesstraßen, der Brü-

ckenbauwerke im Zuge von Landesstraßen und der Brückenbauwerke im Zuge von Kreisstraßen in Brandenburg?

3. Wie lauten die aktuellen Zahlen bezüglich des Umfangs der touristischen Radwegeinfrastruktur in Brandenburg?
4. Welche touristischen Radwege gibt es im Land Brandenburg (bitte Angabe der jeweiligen Länge und Baulastträgerschaft)?
5. Wie hoch ist das jeweilige Anlagevermögen des Autobahnnetzes, des Bundesstraßennetzes, des Landesstraßennetzes und des Kreisstraßennetzes im Land Brandenburg, getrennt nach Straßen- und Brückenbauwerksvermögen? Welche Veränderungen pro Jahr haben sich jeweils im Zeitraum der letzten 5 Jahre ergeben?
6. Wie hoch ist das jeweilige Anlagevermögen des Radwegenetzes in der Baulastträgerschaft des Bundes, des Radwegenetzes in der Baulastträgerschaft des Landes und des Radwegenetzes in der Baulastträgerschaft der Kommunen im Land Brandenburg?

II. Zustand der Straßen- und Radwegeinfrastruktur

7. Gibt es jeweils einen Straßenzustandsbericht, einen Brückenzustandsbericht und einen Radwegzustandsbericht für das Land Brandenburg? Wie aktuell sind diese jeweils und wurden bzw. werden diese jeweils öffentlich gemacht? Wenn ja, wo?
8. Wie lauten die aktuellen Zustandswerte des Autobahnnetzes und die jeweils aktuellen Zustandswerte des Bundesstraßennetzes, des Landesstraßennetzes und des Kreisstraßennetzes in Brandenburg getrennt nach freier Strecke und Ortsdurchfahrten (bitte jeweils Angabe der absoluten und prozentualen Verteilung der Flächen auf die entsprechenden Kennwerte)? Wie sind die entsprechenden Werte bei den Landesstraßen getrennt nach Grundnetz und Grünem Netz?
9. Wie lauten die aktuellen Zustandswerte der Brückenbauwerke an Bundesautobahnen getrennt nach A- und Ü-Bauwerken und die jeweils aktuellen Zustandswerte der Brückenwerke im Zuge von Bundesstraßen, im Zuge von Landesstraßen und im Zuge von Kreisstraßen in Brandenburg (bitte jeweils Angabe der absoluten und der prozentualen Verteilung auf die entsprechenden Kennwerte)?
10. Wie lauten die jeweils aktuellen Zustandswerte der Radwege in der Baulastträgerschaft des Bundes, der Radwege in der Baulastträgerschaft des Landes und der Radwege in der Baulastträgerschaft der Kommunen in Brandenburg (bitte Angabe der absoluten und der prozentualen Verteilung der Flächen auf die entsprechenden Kennwerte)?
11. Wie lauten die aktuellen Zustandswerte der touristischen Radwege in Brandenburg (bitte Angabe der absoluten und der prozentualen Verteilung der Flächen auf die entsprechenden Kennwerte)?
12. Welche Straßen, Radwege und Brücken in der Baulastträgerschaft des Bundes, des Landes und der Kommunen sind derzeit aufgrund des baulichen Zustands voll oder teilweise gesperrt?
13. Welche Straßen, Radwege und Brücken in der Baulastträgerschaft des Bundes, des Landes und der Kommunen sind derzeit aufgrund des baulichen Zustands nur beschränkt nutzbar (Gewichts-

beschränkungen aufgrund von Tragfähigkeitsdefiziten etc.)? Bei Straßen und Brücken bitte differenzieren nach Beschränkung bis 3,5 t, über 3,5 t bis 7,5 t, über 7,5 t bis 12 t und über 12t.

14. Wie viele Umleitungskilometer ergeben sich jeweils aufgrund der Sperrungen bzw. der beschränkten Nutzbarkeit auf den offiziell ausgewiesenen Umleitungsstrecken (bitte differenzieren für schweren LKW-Verkehr, Busse und weitere Verkehre)? In welchen der Fälle ist der ÖPNV-Verkehr von der Sperrung betroffen?
15. Bei welchen Straßen, Radwege und Brücken in der Baulastträgerschaft des Bundes, des Landes und der Kommunen müssen in Zukunft zu welchem Zeitpunkt aufgrund des Bauzustandes Verkehrsbeschränkungen oder Teil- bzw. Vollsperrungen befürchtet werden?

III. Verkehrsbelastung der Straßeninfrastruktur:

16. Wie hoch ist der jeweilige aktuelle Tagesverkehr (durchschnittlicher und maximaler Tagesverkehr) auf dem Autobahnnetz und auf dem Bundesstraßennetz im Land Brandenburg (bitte nach Autobahn- bzw. Bundesstraßenabschnitten sowie Personen- und Schwerlastverkehr untergliedern)?
17. Wie hoch ist der Anstieg des Verkehrsaufkommens im Autobahnnetz und im Bundesstraßennetz in den letzten zehn Jahren (bitte nach Autobahn- bzw. Bundesstraßenabschnitten sowie Personen- und Schwerlastverkehr untergliedern)?
18. Wie lauten die aktuellen Verkehrsprognosen für das Autobahnnetz und für das Bundesstraßennetz für das Jahr 2025 (bitte untergliedert nach Autobahn- bzw. Bundesstraßenabschnitten)?
19. Liegen der Landesregierung entsprechende Erfassungen des Verkehrsaufkommens für das Landesstraßennetz vor? Wenn ja, wie lauten die entsprechenden Zahlen (aktueller Tagesverkehr, Verkehrsentwicklung der letzten 10 Jahre und Prognose für das Jahr 2025) für die entsprechenden Landesstraßenabschnitte?
20. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung in Bezug auf die Veränderung der Verkehrsströme durch den Bau von Ortsumgehungen vor?
21. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung in Bezug auf die Mehrbelastung der Straßeninfrastruktur durch den Schwerlastverkehr im Vergleich zu einem Pkw vor? Wie viele Pkw entsprechen der Belastung der Straßeninfrastruktur durch einen Lkw (20 bzw. 40 Tonnen)?

IV. Finanzierung, Bau und Erhaltung der Bundesfernstraßeninfrastruktur:

a. *Neu-, Um- und Ausbau von Bundesfernstraßen*

22. In welchem jeweiligen Planungs- und Baustadium befinden sich sämtliche Brandenburger Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2003 sowie die durch die Landesregierung angemeldeten Maßnahmen zum Bundesverkehrswegeplan 2015 (bitte zu jeder Maßnahme ein kurzes Dossier zum aktuellen Planungs- und Baustand, sowie Angaben zum geplanten Baubeginn, zum Kostenrahmen und zur geplanten Baufertigstellung bzw. Datum der erfolgten Verkehrsfreigabe)?
23. Welche weiteren Neubauprojekte an Bundesfernstraßen befinden sich derzeit in welchem Planungs- bzw. Baustadium?

24. Welche weiteren Um- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen befinden sich derzeit in welchem Planungs- bzw. Baustadium?
25. Welche Maßnahmen an Bundesfernstraßen wurden bzw. werden jeweils in den Jahren 2011, 2012, 2013 und 2014 mit jeweils welcher Summe geplant? (Bitte abschließende Aufzählung aller Maßnahmen nach Jahresscheiben).
26. Wie erklärt sich eine mögliche Differenz der Summe dieser jährlichen Maßnahmen zu den von der Landesregierung angegebenen 28 Mio. EUR jährlichen Planungsmitteln?
27. Wie viele Bundesmittel standen dem Land Brandenburg in den Jahren 2011, 2012 und 2013 für Neubaumaßnahmen an Bundesfernstraßen zur Verfügung? In welchem Umfang konnten die bereit gestellten Mittel für konkrete Vorhaben genutzt werden?
28. Wie viele Bundesmittel standen dem Land Brandenburg in den Jahren 2011, 2012 und 2013 für Um- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen zur Verfügung? In welchem Umfang konnten die bereit gestellten Mittel für konkrete Vorhaben genutzt werden?
29. Mit welcher jeweiligen Mittelbereitstellung (Neu- bzw. Um- und Ausbau) ist in den Jahren 2014 und 2015 zu rechnen und welche Baumaßnahmen sollen dafür gegenüber Bund angemeldet werden bzw. sind angemeldet worden?
30. Wie hoch sind die aktuellen durchschnittlichen Kosten für den Neubau von einem Kilometer
 - a) Autobahn
 - b) Bundesstraße
 in Brandenburg, unterteilt nach Bauweisen und Nutzungsdauer?

b. *Erhaltung der Bundesfernstraßen*

30. Wie viele Bundesmittel standen dem Land Brandenburg in den Jahren 2011, 2012 und 2013 für Erhaltungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen (außerhalb des BVWP) zur Verfügung? In welchem Umfang konnten die bereit gestellten Mittel für konkrete Vorhaben genutzt werden? Mit welcher Mittelbereitstellung ist in den Jahren 2014 und 2015 zu rechnen?
31. Welche Autobahnen und Bundesfernstraßen (jeweilige Abschnitte) wurden bzw. werden mit diesen Mitteln in den Jahren 2011 bis 2015 gebaut und instandgesetzt? (Bitte abschließende Aufzählung für Maßnahmen über 500.000 EUR)
32. Wie und in welchem Turnus wird der Verschleißzustand ermittelt? In welchem Turnus werden Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt? Welcher Turnus wäre optimal?
34. Wie hoch sind die aktuellen durchschnittlichen Kosten für die
 - a) grundhafte Sanierung
 - b) die einfache Sanierung
 von jeweils einem Kilometer Autobahn und einem Kilometer Bundesstraße in Brandenburg, unterteilt nach Bauweisen und Nutzungsdauer?

35. Wie viele Mittel wurden jährlich für die Beseitigung von Winterschäden an Bundesstraßen in den letzten Jahren durchschnittlich eingesetzt? Standen dafür zusätzliche Mittel zu Verfügung oder woraus wurden sie gedeckt?
36. Welche Erfahrungen wurden bisher im Land Brandenburg mit innovativen Verfahren (z.B. Betonplomben) zur Erhaltung der Bundes- und Landesstraßeninfrastruktur gemacht? Wie bewertet die Landesregierung das mögliche Kosteneinsparungspotenzial dieser Verfahren gegenüber den klassischen Erhaltungsstrategien?

V. Finanzierung, Bau und Erhaltung der Landesstraßeninfrastruktur:

a. *Neu-, Um- und Ausbau von Landesstraßen*

37. In welchem jeweiligen Planungs- und Baustadium befinden sich sämtliche Maßnahmen des Landesstraßenbedarfsplans 2010 - 2024 (bitte zu jeder Maßnahme ein kurzes Dossier zum aktuellen Planungs- und Baustand, sowie Angaben zum geplanten Baubeginn, zum Kostenrahmen und zur geplanten Baufertigstellung)?
38. Welche Landesstraßenneubauprojekte wurden bzw. werden in den Jahren 2013 und 2014 mit jeweils wie vielen Mitteln geplant und gebaut (Bitte komplette tabellarische Auflistung)?
39. Welche weiteren Um- und Ausbauprojekte an Landesstraßen werden in den Jahren 2013 und 2014 mit jeweils wie vielen Mitteln geplant und gebaut?
40. Wie hat sich der Anteil der Mittelzuführungen an den Landesbetrieb Straßenwesen für Landesstraßenplanung und –straßenbau (Titel 891 10) im Verhältnis zum Gesamthaushalt des Landes und zum Haushalt des Ministeriums (EP11) seit 2005 entwickelt (für Planungs- und Entwurfsbearbeitung an Bundesfern- und Landesstraßen, Brücken und Radwegen, den Um-, Ausbau von Landesstraßen und Brücken, den Neubau von Landesstraßen und Brücken, Maßnahmen des Radwegeprogramms, den Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen von Landesstraßen und Brücken, Kreuzungsmaßnahmen und den Grunderwerb für Landesstraßen)?
41. Wie viele Mittel stehen in den Jahren 2013 und 2014 jeweils für
 - Planungs- und Entwurfsbearbeitung an Bundesfernstraßen und Brücken,
 - Planungs- und Entwurfsbearbeitung an Radwegen entlang von Bundesfernstraßen,
 - Planungs- und Entwurfsbearbeitung von Landesstraßen und Brücken,
 - Planungs- und Entwurfsbearbeitung von Radwegen entlang von Landesstraßen,
 - Um-, Ausbau von Landesstraßen und Brücken,
 - Neubau von Landesstraßen und Brücken,
 - Maßnahmen des Radwegeprogramms,
 - Grunderwerb für Landesstraßen zur Verfügung?
42. Wie verteilen sich diese Mittel auf die Kategorien Grundnetz und Grünes Netz?
43. Anhand welcher Kriterien werden diese Mittel investiert?

44. Wie hoch sind die aktuellen durchschnittlichen Kosten für den Neubau von einem Kilometer Landesstraße in Brandenburg, unterteilt nach Bauweisen und Nutzungsdauer?

b. *Erhaltung von Landesstraßen*

45. Wie viele Mittel stehen in den Jahren 2013 und 2014 jeweils für
- Erneuerungsmaßnahmen, Instandsetzung/bauliche Erhaltung und
 - Betriebliche Unterhaltung (getrennt nach Winterdienst, Grünpflege, Alleen, Straßenreinigung, verkehrstechnischer Dienst) zur Verfügung?
46. Wie verteilen sich diese Mittel auf die Kategorien Grundnetz und Grünes Netz?
47. Anhand welcher Kriterien werden diese Mittel investiert?
48. Gibt es eine Art Prioritätenliste für die Erhaltung der Landesstraßen?
49. In welchem Turnus werden Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen planmäßig durchgeführt? Wie und in welchem Turnus wird der Verschleißzustand ermittelt?
50. Welche Untersuchungen bzw. Gutachten liegen der Landesregierung bezüglich der Höhe des Investitions- bzw. Sanierungsstaus für die Landesstraßen vor? Was sind die jeweiligen Kernaussagen dieser Gutachten/Untersuchungen?
51. Wie hoch schätzt die Landesregierung die Höhe des Sanierungsstaus jeweils für das gesamte Landesstraßennetz und im speziellen für die Brücken im Zuge der Landesstraßen? (Bitte aufschlüsseln nach Grundnetz und Grünem Netz).
52. Wie viele Mittel müssten nach Einschätzung der Landesregierung jährlich für den Erhalt des Status quo der Landesstraßen inklusive Brücken ohne Berücksichtigung eines schrittweisen Abbaus des Sanierungsstaus aufgewendet werden?
53. Wie viele Kilometer Landesstraßen wurden nach 1990 noch nicht grundhaft saniert?
54. Wie hoch sind die aktuellen durchschnittlichen Kosten für die
- a) grundhafte Sanierung
 - b) die einfache Sanierung
- von einem Kilometer Landesstraße in Brandenburg, unterteilt nach Bauweisen und Nutzungsdauer?
55. Wie viele Mittel wurden seit 2005 jährlich für die Beseitigung von Winterschäden an Landesstraßen in den letzten Jahren eingesetzt? Standen dafür zusätzliche Mittel zu Verfügung oder wurden sie aus dem „normalen“ Haushalt (Titel 891 10) gedeckt?

VI. Finanzierung, Bau und Erhaltung der Radwegeinfrastruktur

56. In welchem jeweiligen Planungs- und Baustadium befinden sich sämtliche Maßnahmen der Bedarfsliste 2011-2015 für Radwege an Bundesstraßen und der Bedarfsliste 2011-2015 für Radwege an Landesstraßen?

57. Welche weiteren Radwegebaumaßnahmen werden in den Jahren 2013 und 2014 mit jeweils wie vielen Mitteln geplant und gebaut?
58. Wie viele Bundesmittel und wie viele Landesmittel (bitte getrennt angeben) stehen bzw. standen dem Land Brandenburg in den Jahren 2011, 2012, 2013 und 2014 für Neubaumaßnahmen von Radwegen zur Verfügung? In welchem Umfang konnten die bereit gestellten Mittel für konkrete Vorhaben genutzt werden?
59. Welche touristischen Radwege im Land Brandenburg sollen in den Jahren 2013 und 2014 in welcher Baulastträgerschaft und mit welchem Mittelvolumen neu- bzw. weiter ausgebaut werden?
60. Wie viele Bundesmittel und wie viele Landesmittel (bitte getrennt angeben) stehen jeweils für den Erhalt der bestehenden Radwegeinfrastruktur in den Jahren 2013 und 2014 zur Verfügung?
61. Wie viele Bundes-, Landes- und kommunale Mittel (bitte getrennt angeben) stehen jeweils für den Erhalt der touristischen Radwegeinfrastruktur in den Jahren 2013 und 2014 zur Verfügung?
62. In welchem Turnus werden Erhaltungsmaßnahmen an Radwegen planmäßig durchgeführt? Wie und in welchem Turnus wird der Verschleißzustand ermittelt?
63. Wie hoch schätzt die Landesregierung den jährlichen Sanierungsaufwand für die Radwege, getrennt nach Radwegen in der Baulastträgerschaft des Bundes, des Landes und der Kommunen?
64. Wie hoch schätzt die Landesregierung den jährlichen Sanierungsaufwand für die touristische Radwegeinfrastruktur?
65. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung bezüglich des jeweiligen Gesamtsanierungsaufwandes (Investitionsstau) der Radwege in der Baulastträgerschaft des Bundes, des Landes, der Kommunen und der touristischen Radwegeinfrastruktur vor?
66. Wie hoch sind die aktuellen durchschnittlichen Kosten für
 - a) den Neubau
 - b) die grundhafte Sanierung
 - c) die einfache Sanierung
 von einem Kilometer Radweg in Brandenburg, unterteilt nach Bauweisen und Nutzungsdauer?

VII. Alleenstrategie

67. Wie viele Kilometer Bundes- und wie viele Kilometer Landesstraßen in Brandenburg sind derzeit Teil von Alleen?
68. Wie viele Kilometer der Bundes- und Landesstraßen sind derzeit mit Schutzplanken versehen? (Bitte getrennt nach Bundes- und Landesstraßen angeben.)
69. Wie viele Kilometer der Bundes- und Landesstraßen sind derzeit aufgrund des sogenannten Alleenerrlasses der Landesregierung vom September 2011 mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h versehen? (Bitte getrennt nach Bundes- und Landesstraßen angeben.)
70. Wie ist die Entwicklung der Alleen in den vergangenen Jahren?

71. Wie viele Alleen (bitte Angabe in gepflanzte Bäume und angelegte Alleenkilometer) wurden bzw. werden in den Jahren 2012, 2013 und 2014 neu gepflanzt?
72. Wie viele Alleen (bitte Angabe in gefälltte Bäume und verlorene Alleenkilometer) wurden bzw. werden in den Jahren 2012, 2013 und 2014 gefällt?
73. Wie lauten die aktuellen Kosten
 - für die Pflanzung eines Alleebaums/eines Kilometers Alleen,
 - für das Fällen eines Alleebaums/eines Kilometers Alleen,
 - für die Pflege eines Alleebaums/eines Kilometers Alleen?
74. Bis wann wurde die derzeitige Alleenkonzeption durch die Landesregierung evaluiert und welche Ergebnisse hat die Evaluation ergeben?
75. Ist eine Änderung/Fortschreibung der bestehenden Alleenkonzeption geplant? Wenn ja, bis wann?

VIII. Abstufung von Bundes- und Landesstraßen

76. Welche Bundesstraßen bzw. Bundesstraßenabschnitte wurden seit 2010 zu Landesstraßen bzw. Kommunalstraßen abgestuft (bitte jeweils Angabe der Streckenkilometerzahl und Datum der Abstufung)?
77. Bei welchen Bundesstraßen bzw. Bundesstraßenabschnitten ist über welchen Zeitraum eine Abstufung zur Landesstraße geplant (bitte jeweils Angabe der Streckenkilometerzahl)?
78. Welche Landesstraßen bzw. Landesstraßenabschnitte (bitte jeweils Angabe der Kilometeranzahl) wurden seit dem 1.1.2011 auf welchen Baulasträger abgestuft?
79. Welche dieser Landesstraßenabschnitte wurde anschließend mit Mitteln aus dem Entflechtungsgesetz saniert (bitte jeweils Angabe der Höhe der verwendeten Fördermittel)?
80. Plant die Landesregierung weitere über die bisher freiwilligen Vereinbarungen hinaus gehende Abstufungen von Landesstraßen zur Reduzierung des Landesstraßennetzes? Wenn ja, welches Konzept verfolgt die Landesregierung und welche Landesstraßen stehen zur Disposition?
81. Welche externen oder internen Untersuchungen liegen der Landesregierung oder dem Landesbetrieb Straßenwesen bezüglich der Notwendigkeit der weiteren Abstufung von Landesstraßen vor? Welche Kernaussagen enthalten diese Untersuchungen?

IX. Straßenbauverwaltung und Landesbetrieb Straßenwesen

82. Wie lange dauert durchschnittlich eine Straßenplanung (mit Erforderlichkeit eines Raumordnungsverfahrens)? Hat sich diese Dauer in den letzten Jahren signifikant verlängert und was sind die Hauptgründe dafür?
83. Wie viele Projektplanungen liegen aktuell im Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft/Landesamt für Bauen und Verkehr zur Genehmigungserteilung/Freizeichnung vor?

84. Wie viele Mitarbeiter stehen im MIL/Landesamt für Bauen und Verkehr für diese Aufgaben zur Verfügung? Wie ist die Vertretungsregelung bei zeitlich längeren Ausfallphasen einzelner Mitarbeiter? Gibt es abteilungsübergreifende Vertretungsregeln?
85. Gibt es derzeit einen Planungsvorlauf für bestimmte Bundes- und Landesstraßen? Wenn ja, für welche Abschnitte und für wie viele Kilometer?
86. Wie viele Mitarbeiter hat der Landesbetrieb Straßenwesen (bitte jeweils für die Jahre 2005 – 2013 und getrennt nach Mitarbeitern im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen und vom Land finanzierten Mitarbeitern aufschlüsseln)? Wie verteilt sich diese Mitarbeiterzahl auf die Zentrale und die vier Niederlassungen des Landesbetriebs Straßenwesen?
87. Wie wird sich laut Personalentwicklungsplan die Mitarbeiterzahl in den nächsten Jahren bis 2019 entwickeln (bitte in Jahresscheiben und getrennt nach Mitarbeitern im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen und vom Land finanzierten Mitarbeitern aufschlüsseln)? Wie sind die entsprechenden Kennzahlen heruntergebrochen auf die Zentrale und die vier Niederlassungen des Landesbetriebs Straßenwesen?
88. Ist der Landesbetrieb Straßenwesen nach Einschätzung der Landesregierung personell und fachlich ausreichend aufgestellt, um eine ausreichende Aufgabenerfüllung in allen Bereichen bedenkenlos sicherstellen zu können?
89. Wie ist die aktuelle Altersstruktur im Landesbetrieb Straßenwesen?
90. Welche Unternehmensumstrukturierungen im Landesbetrieb wurden in Folge der Personalreduzierungen im Jahr 2013 umgesetzt?
91. Welche Änderungen traten mit der Umstellung der Unternehmensstruktur zu Gunsten einer Spartensteuerung (siehe Bogumil-Gutachten der EK 5/2, S. 29f.) seit dem 1.1.2013 in Kraft und welche konkreten Auswirkungen hat dies auf die Arbeit des Landesbetriebes?
92. Welche Ziele wurden mit der Neustrukturierung des Landesbetriebs Straßenwesen verfolgt?
93. Hat die Anfang 2013 abgeschlossene Neustrukturierung des Landesbetriebs Straßenwesen nach Einschätzung der Landesregierung zu einer spürbaren Steigerung der Effektivität in der Arbeit geführt? Wenn ja, wo und wie?
94. Welche weiteren Reformschritte sind im Jahr 2014 geplant?
95. Wie bewertet die Landesregierung die Kritik aus der Bauwirtschaft, dass mit der Umstrukturierung des Landesbetriebs Straßenwesen ein immer größerer Verlust an Entscheidungskompetenz vor Ort – und damit Effizienz – einhergegangen sei?
96. Wie viele Mitarbeiter hat der Landesbetrieb Straßenwesen im Bereich Planung und Bau (bitte jeweils für die Jahre 2005 – 2013 und gemäß Personalentwicklungsplan in Jahresscheiben bis 2019 auflisten)?
97. Welche Finanzausstattung für externen Sachverstand hat der Landesbetrieb Straßenwesen pro Jahr und wie ist das Verhältnis der Planungsleistungen (bitte getrennt nach Bundes- und Landesstraßennetz) die vom Landesbetrieb Straßenwesen selbst und von beauftragten Büros erbracht wurden (Bitte angeben für die Jahre 2011, 2012, 2013 und 2014)?

98. Wie ist das entsprechende Verhältnis im Falle der Bauüberwachung (bitte aufgliedern nach Landes- und Bundesmitteln für die Jahre 2011, 2012, 2013 und 2014)?
99. Wie viele Auftragsvergaben für Planung und Bau von Bundes- und Landesstraßen wurden in den zurückliegenden Jahren beklagt und wie viele Ausschreibungen wurden angefochten?
100. Wie viele der Auftragsvergaben des Landesbetriebs Straßenwesen blieben im geplanten Kostenrahmen und wie groß ist die jeweilige prozentuale Überschreitung der Vorgaben?
101. Wie hoch ist die Anzahl der derzeit im Landesbetrieb Straßenwesen nicht abschließend beschiedenen bzw. strittigen Mehrkostenforderungen durch die Straßenbauunternehmen (bitte aufgliedern nach Landes- und Bundesmitteln)? Wie hat sich die Anzahl der Mehrkostenforderungen in den letzten Jahren entwickelt? Welche Gründe sind für den Anstieg der Mehrkostenforderungen ursächlich?
102. Wie werden die bisher unbearbeiteten Mehrkosten der Unternehmen im Landesbetrieb Straßenwesen bilanziert?
103. Wie hoch ist der Prozentsatz der im Hinblick auf die Mehrkostenforderungen zu Gunsten des Landesbetriebs Straßenwesen gewonnenen gerichtlichen Auseinandersetzungen?
104. Wie hoch ist der Betrag der durch den Landesbetrieb Straßenwesen anerkannten und ausgezahlten Zinsforderungen der letzten zehn Jahre, getrennt nach Jahr und Zuständigkeitsbereich?
105. Zu wessen Lasten gehen die Zinszahlungen? Trägt auch der Bund bei Zinsansprüchen seinen Anteil oder steht das Land allein in der Verantwortung?
106. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung darüber, dass aufgrund des Personalmangels im Landesbetrieb Straßenwesen die Bearbeitungsfristen gemäß der Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen nicht eingehalten werden?
107. Unternehmen beklagen nicht VOB konforme Bearbeitungsfristen. Wie sind diese Abweichungen gegenüber der VOB zu begründen?
108. Wie lange dauert die Anerkennung und Zahlung von Zwischen-, Teilschluss- und Schlussrechnungen im Zeitraum 2009 – 2013, unterteilt nach Jahren und Regionalbereichen?
109. Trifft es im Fall von Mehrkostenforderungen zu, dass von Seiten des Landesbetriebs Straßenwesen zur Lösung der Gerichtsweg bevorzugt wird und wenn ja, was sind die Gründe?
110. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer sieht das Vertragswerk die Anrufung einer vorgesetzten Dienststelle vor (VOB Teil B, § 18 Abs. 2). Hierbei sieht das Vertragswerk eine Frist von 2 Monaten vor.
 - a. Wie lang sind die tatsächlichen Fristen zwischen Anrufung der Dienststelle und der tatsächlichen Terminierung?
 - b. Ist es richtig, dass die vorgesetzte Dienststelle nicht wie üblich das Ministerium ist, sondern nur der Landesbetrieb? Wenn ja, warum wird von den vorgesehenen Vertragsbedingungen abgewichen?
 - c. Wie viele Verfahren nach § 18 Abs. 2 VOB wurden in den letzten fünf Jahren pro Jahr durchgeführt und mit welchem Ergebnis?

- d. Wie viele der abgelehnten/erfolglosen Verfahren nach § 18 Abs. 2 VOB mündeten in gerichtliche Auseinandersetzungen mit welchem Ergebnis?
 - e. Wie hoch ist der Prozentsatz der zu Gunsten des Landesbetriebs Straßenwesen gewonnenen gerichtlichen Auseinandersetzungen in Bezug auf abgelehnte/erfolglose Verfahren nach § 18 Abs. 2?
111. Wie viele Mitarbeiter hat der Landesbetrieb Straßenwesen im Bereich Betrieb und Verkehr (bitte jeweils für die Jahre 2005 – 2013 und getrennt nach Mitarbeitern im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen und vom Land finanzierten Mitarbeitern aufschlüsseln)?
112. Wie wird sich die Mitarbeiterzahl im Bereich Betrieb und Verkehr gemäß Personalentwicklungsplan bis 2019 entwickeln (bitte in Jahresscheiben und getrennt nach Mitarbeitern im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen und vom Land finanzierten Mitarbeitern aufschlüsseln)?
113. Wie lautet der heutige Altersdurchschnitt der Mitarbeiter im Bereich Betrieb und Verkehr? Wie hoch wird der Altersdurchschnitt gemäß Personalentwicklungsplanung im Jahr 2019 sein?
114. Welche Strategien und Konzepte werden verfolgt, um einer übermäßigen Überalterung des Personals entgegenzuwirken?
115. Wie hoch ist der Frauenanteil im Bereich Betrieb und Verkehr?
116. Wie hoch sind die jeweilige Mitarbeiteranzahl und der Frauenanteil in den 33 Straßenmeistereien und 12 Autobahnmeistereien?
117. Wie viele Kilometer Straße werden jeweils von den 33 Straßenmeistereien und 12 Autobahnmeistereien betreut?
118. Wie hoch sind die aktuellen Zugriffszeiten der einzelnen Straßen- und Autobahnmeistereien?
119. Sind im Zuge der weiteren Entwicklung des Landesbetriebs Straßenwesen Zusammenlegungen von Straßen- und Autobahnmeistereien geplant? Welche Überlegungen/Untersuchungen gibt es diesbezüglich in der Landesregierung/im Landesbetrieb Straßenwesen?
120. Welcher Anteil von Leistungen im Bereich Betrieb und Verkehr wird derzeit vom Landesbetrieb Straßenwesen an Dritte vergeben?

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft die Große Anfrage wie folgt:

I. Umfang und Anlagevermögen der Straßen- und Radwegeinfrastruktur:

Frage 1:

Wie lauten die aktuellen Zahlen bezüglich des jeweiligen Umfangs des Autobahnnetzes, des Bundesstraßennetzes (aufgeteilt nach freier Strecke und Ortsdurchfahrten), des Landesstraßennetzes (aufgeteilt nach freier Strecke und Ortsdurchfahrten sowie nach Grundnetz und Grünem Netz), des Kreisstra-

ßennetzes, des Radwegenetzes in der Baulastträgerschaften des Bundes, des Radwegenetzes in der Baulastträgerschaft des Landes und des Radwegenetzes in der Baulastträgerschaft der Kommunen in Brandenburg?

Zu Frage 1:

Das klassifizierte Straßennetz im Land Brandenburg umfasst:

794 km Bundesautobahnen

2.802 km Bundesstraßen (Freie Strecke (FS) ca. 78%, Ortsdurchfahrten (OD) ca. 22%)

5.756 km Landesstraßen (FS ca. 73%, OD ca. 23%, Grundnetz ca. 48%, Grünes Netz ca. 52%)

2.962 km Kreisstraßen

991 km Radwege an Bundesstraßen

1.012 km Radwege an Landesstraßen und

334 km Radwege an Kreisstraßen.

Zu Radwegen in der Baulast der Gemeinden liegen der Landesregierung keine Angaben vor.

(Quelle: Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 01.01.2013 – Ausgabe Juli 2013)

Frage 2:

Wie lauten die aktuellen Zahlen bezüglich der jeweiligen Anzahl der Brückenbauwerke an Bundesautobahnen (A- und Ü-Bauwerke), der Brückenbauwerke im Zuge von Bundesstraßen, der Brückenbauwerke im Zuge von Landesstraßen und der Brückenbauwerke im Zuge von Kreisstraßen in Brandenburg?

Zu Frage 2:

Die Zahlen bzgl. der jeweiligen Anzahl der Brückenbauwerke (Teilbauwerke) sind nach Stand März 2013 wie folgt:

Bundesautobahnen:

A-Bauwerke (Brücken im Zuge der Bundesautobahnen): 677

Ü-Bauwerke (Brücken über Bundesautobahnen): 333

Bundesstraßen: 745

Landestraßen: 740

Kreisstraßen: Zu Brückenbauwerken im Zuge von Kreisstraßen liegen der Landesregierung keine Angaben vor.

Frage 3:

Wie lauten die aktuellen Zahlen bezüglich des Umfangs der touristischen Radwegeinfrastruktur in Brandenburg?

Zu Frage 3:

Im Land Brandenburg gibt es rd. 6.800 km regionale und überregionale touristische Radrouten-Trassen, auf denen 11.600 km Einzelradrouten verlaufen. Hiervon sind rd. 7.400 km als überregionale Radfernwege ausgewiesen sowie 4.200 km als regionale Routen.

Frage 4:

Welche touristischen Radwege gibt es im Land Brandenburg (bitte Angabe der jeweiligen Länge und Baulastträgerschaft)?

Zu Frage 4:

Nachfolgend sind die achtzehn touristischen Fernradwege dargestellt, die einer Prüfung nach den Kriterien des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e.V. (ADFC) unterzogen, als Qualitätsrouten eingestuft und zertifiziert wurden:

Nationale/internationale Wege:

- Berlin-Kopenhagen (Gesamtlänge 648 km)
- Oder-Neiße-Radweg (Gesamtlänge 599 km)
- Spreeradweg (Gesamtlänge 410 km)
- D-Route 3 (Gesamtlänge 960 km)

Überregionale Brandenburger Wege:

- Tour Brandenburg (1.111 km)
- Bischofstour (108 km, Prignitz)
- Dahme Radweg (123 km, Dahme Seenland)
- Oderbruchbahn-Radweg (144 km, Seenland Oder-Spree)
- Oder-Spree-Tour (234 km, Seenland Oder-Spree)
- Märkische Schlössertour (188 km, Seenland-Oder-Spree)
- Fürst-Pückler-Weg (508 km, Spreewald, Niederlausitz, Lausitzer Seenland, Elbe-Elster-Land)
- Kohle-, Wind-, & Wasser-Tour (252 km, Elbe-Elster-Land)
- Niederlausitzer Bergbautour (460 km, Niederlausitz, Lausitzer Seenland, Elbe-Elster-Land)
- Uckermärkischer Radrundweg (261 km, Uckermark)
- Gurkenradweg (257 km, Spreewald, Dahme-Seenland, Niederlausitz)
- Radroute 1 Historische Stadtkerne (355 km, Kremmen, Neuruppin, Rheinsberg, Gransee, Templin, Angermünde, Bad Freienwalde und Altlandsberg)
- Radroute 2 Historische Stadtkerne (316 km, Nauen, Kremmen, Gransee, Rheinsberg, Wittstock/Dosse, Kyritz und Wusterhausen/Dosse)
- Seenlandroute (186 km, Lausitzer Seenland).

Die Verläufe dieser und weiterer hier nicht aufgeführter Radwege können auf den Internetseiten u.a. der Tourismus Marketing Brandenburg GmbH (TMB) eingesehen werden (siehe <http://www.reiseland-brandenburg.de/themen/radfahren/details/fernradwege.html> und weiterführende Seiten).

Eine listenmäßige Erfassung der Baulastträger erfolgt durch die Landesregierung nicht.

Frage 5:

Wie hoch ist das jeweilige Anlagevermögen des Autobahnnetzes, des Bundesstraßennetzes, des Landesstraßennetzes und des Kreisstraßennetzes im Land Brandenburg, getrennt nach Straßen- und Brückenbauwerksvermögen? Welche Veränderungen pro Jahr haben sich jeweils im Zeitraum der letzten 5 Jahre ergeben?

Frage 6:

Wie hoch ist das jeweilige Anlagevermögen des Radwegenetzes in der Baulastträgerschaft des Bundes, des Radwegenetzes in der Baulastträgerschaft des Landes und des Radwegenetzes in der Baulastträgerschaft der Kommunen im Land Brandenburg?

Zu Frage 5 und 6:

Das Straßenvermögen des Autobahn-, Bundesstraßen und Landesstraßennetzes ist nicht bilanziell bewertet, deshalb können hierüber keine Aussagen getroffen werden.

Zum Anlagevermögen des Kreisstraßennetzes und des Radwegenetzes in der Baulastträgerschaft der Kommunen liegen der Landesregierung keine Angaben vor.

II. Zustand der Straßen- und Radwegeinfrastruktur:

Frage 7:

Gibt es jeweils einen Straßenzustandsbericht, einen Brückenzustandsbericht und einen Radwegezustandsbericht für das Land Brandenburg? Wie aktuell sind diese jeweils und wurden bzw. werden diese jeweils öffentlich gemacht? Wenn ja, wo?

Frage 8:

Wie lauten die aktuellen Zustandswerte des Autobahnnetzes und die jeweils aktuellen Zustandswerte des Bundesstraßennetzes, des Landesstraßennetzes und des Kreisstraßennetzes in Brandenburg getrennt nach freier Strecke und Ortsdurchfahrten (bitte jeweils Angabe der absoluten und prozentualen Verteilung der Flächen auf die entsprechenden Kennwerte)? Wie sind die entsprechenden Werte bei den Landesstraßen getrennt nach Grundnetz und Grünem Netz?

Frage 9:

Wie lauten die aktuellen Zustandswerte der Brückenbauwerke an Bundesautobahnen getrennt nach A- und Ü-Bauwerken und die jeweils aktuellen Zustandswerte der Brückenwerke im Zuge von Bundesstraßen, im Zuge von Landesstraßen und im Zuge von Kreisstraßen in Brandenburg (bitte jeweils Angabe der absoluten und der prozentualen Verteilung auf die entsprechenden Kennwerte)?

Zu Frage 7, 8 und 9:

Die Zustandserfassung und –bewertung der Fahrbahnbefestigungen und Brücken erfolgt nach festgelegten Verfahrensweisen und Bewertungskriterien entsprechend den Richtlinien. Der Zustand der Fahrbahnbefestigung wird auf 100 m – Abschnitten bzw. bei Ortsdurchfahrten auf 20 m – Abschnitten bewertet. Der Bund und die Länder haben sich daher auf die Darstellung der Häufigkeitsverteilung als Ergebnis geeinigt. Die prozentuale Verteilung für Bundesfern- und Landesstraßen ist in Anlage 1 dargestellt.

Die aktuellen Zustandswerte der Brückenbauwerke (Teilbauwerke) verteilen sich nach Stand März 2013 wie folgt:

Tabelle 1:
Bundesautobahnen:

BAB	1,0-1,4 sehr gut	1,5-1,9 Gut	2,0-2,4 befriedigend	2,5-2,9 ausreichend	3,0-3,4 nicht ausreichend	3,5-4,0 ungenügend
A -Bauwerke	141 21 %	237 35 %	241 35 %	51 8 %	6 1 %	1 0 %
Ü -Bauwerke	28 8 %	79 24 %	182 54 %	32 10 %	9 3 %	3 1 %

Bundesstraßen:

1,0-1,4	1,5-1,9	2,0-2,4	2,5-2,9	3,0-3,4	3,5-4,0
---------	---------	---------	---------	---------	---------

sehr gut	gut	Befriedigend	ausreichend	nicht ausreichend	ungenügend
59	133	364	149	29	11
8 %	18 %	49 %	20 %	4 %	1 %

Landesstraßen:

1,0-1,4 sehr gut	1,5-1,9 Gut	2,0-2,4 befriedi- gend	2,5-2,9 ausrei- chend	3,0-3,4 nicht ausreichend	3,5-4,0 Ungenügend
55	104	256	217	84	24
8 %	14 %	35 %	29 %	11 %	3 %

Zustandswerte des Kreisstraßennetzes liegen der Landesregierung nicht vor.

Frage 10:

Wie lauten die jeweils aktuellen Zustandswerte der Radwege in der Baulastträgerschaft des Bundes, der Radwege in der Baulastträgerschaft des Landes und der Radwege in der Baulastträgerschaft der Kommunen in Brandenburg (bitte Angabe der absoluten und der prozentualen Verteilung der Flächen auf die entsprechenden Kennwerte)?

Zu Frage 10:

Im Gegensatz zu den periodischen Zustandserfassungen und -bewertungen im Bundesfern- und Landesstraßennetz gibt es diese für das begleitende Radwegenetz mangels bundeseinheitlicher Erfassungs- und Bewertungsmethodik bisher nicht. Hier sind einzelne Bundesländer, darunter auch Brandenburg, im Rahmen von Pilotprojekten aktiv. So konnte auch das Land Brandenburg erstmalig im Jahr 2008 im Rahmen eines Pilotprojektes den Zustand der Radwege an Bundes- und Landesstraßen erfassen.

Wegen fehlender Bewertungsmethodik erfolgte damals keine Kategorisierung nach Zustandsnoten sondern die konkrete Ermittlung des Erhaltungsbedarf anhand der erfassten Schadbilder und dem finanziellen Aufwand zu deren Beseitigung (s. auch Antwort zu Frage 65).

Zum Zustand für Radwege in der Baulast der Kommunen liegen der Landesregierung keine Angaben vor.

Frage 11:

Wie lauten die aktuellen Zustandswerte der touristischen Radwege in Brandenburg (bitte Angabe der absoluten und der prozentualen Verteilung der Flächen auf die entsprechenden Kennwerte)?

Zu Frage 11:

Von den rd. 7.400 Radfernwegekilometern sind rd. 5.300 km durch den ADFC als Qualitätsrouten eingestuft worden (= 72 % aller Radfernwege-km im Land Brandenburg, siehe auch Antwort zu Frage 4). Weitere Routen sind nach den ADFC-Kriterien erfasst (rd. 6.600 km = 89 %). D.h., diese Radwege sind grundsätzlich sehr gut bis befriedigend befahrbar. Eine Aufbereitung und Zusammenfassung der zahlreichen regionalen und lokalen Einzeldaten, bei den Reisegebietsverbänden, Landkreisen und Kommunen vorliegend, erfolgt im Rahmen dieser Anfrage aufgrund des erheblichen Aufwandes nicht.

Frage 12:

Welche Straßen, Radwege und Brücken in der Baulastträgerschaft des Bundes, des Landes und der Kommunen sind derzeit aufgrund des baulichen Zustands voll oder teilweise gesperrt?

Zu Frage 12:

Strecke:

Folgende Straßenabschnitte sind gesperrt:

- L 293, Biesenthal-Eberswalde (Abschnitt 010)
- L 362, Hernalsdorf-Wulkow (Abschnitt 015 von Station 3,725 bis Station 6,351)
- L 39, A 12 AS Friedersdorf-Oder-Spree-Kanal (Abschnitt 065)
- L 60, Lichterfeld-Lauchhammer (Abschnitt 060)
- L 711, Tremtsdorf – K 7232 (Abschnitt 010 teilweise).

Brückenbauwerke:

Es gibt zwei vollgesperrte Bauwerke, die sich nicht im Bau befinden:

- L 11, Brücke über die Stepenitz/Wittenberge: Ersatzneubau wird mit Bau der OU Breese realisiert
- L 672, Brücke über die Schwarze Elster/Kleinrössen: Behelfsbrücke vorhanden.

Weitere Vollsperrungen im Zuge von Bundesstraßen und Landesstraßen (Stand Januar 2014) sind mit aktuell laufenden Baumaßnahmen verbunden. Im Rahmen dieser Baumaßnahmen wurden Behelfsbrücken errichtet bzw. Umleitungsstrecken zur Verfügung gestellt.

Angaben zu Vollsperrungen von Straßen, Brücken und Radwegen in der Baulastträgerschaft der Kommunen liegen der Landesregierung nicht vor.

Frage 13:

Welche Straßen, Radwege und Brücken in der Baulastträgerschaft des Bundes, des Landes und der Kommunen sind derzeit aufgrund des baulichen Zustands nur beschränkt nutzbar (Gewichtsbeschränkungen aufgrund von Tragfähigkeitsdefiziten etc.)? Bei Straßen und Brücken bitte differenzieren nach Beschränkung bis 3,5 t, über 3,5 t bis 7,5 t, über 7,5 t bis 12 t und über 12t.

Zu Frage 13:

Strecke:

Die in der Tabelle aufgeführten Straßen sind nur beschränkt nutzbar:

Tabelle 2:

Straße	Abschnitt	Tonnagebegrenzung
L25	Schmölln-Eickstedt	7,5 t
L 49	Abzw. B 156-Döbern	7,5 t
L 524	Briesen-Eichow	7,5 t
L 553	Bronkow-OE Gollmitz	7,5 t
L 622	Oppelhain	12 t
L 661	Koßdorf-Lgr. Sachsen	12 t
L 671	Burxdorf-Lehndorf	3,5 t
L 472	Neuhausen-Groß Oßnig	7,5 t
L 521	Auras-Schorbus	7,5 t
L 68	Abzw. K 6239-Schlieben	3,5 t
L 691	Dübrichen-Abzw. L 69	3,5 t
L 673	Großrössen-Bahnsdorf	16 t
L 662	Böhnitz-Uebigau	12 t

Brückenbauwerke:

Die Einschränkungen von Bauwerken im Zuge von Bundes- und Landesstraßen sind der Anlage 2 (Stand: Januar 2014) zu entnehmen. Im Bereich der Bundesautobahnen sind ausschließlich U-Bauwerke betroffen, die im Zuge von kommunalen Straßen und Wegen die Bundesautobahnen überbrücken.

Angaben, welche Straßen, Radwege und Brücken in der Baulastträgerschaft der Kommunen derzeit aufgrund des baulichen Zustands nur beschränkt nutzbar sind, liegen der Landesregierung nicht vor.

Frage 14:

Wie viele Umleitungskilometer ergeben sich jeweils aufgrund der Sperrungen bzw. der beschränkten Nutzbarkeit auf den offiziell ausgewiesenen Umleitungsstrecken (bitte differenzieren für schweren LKW-Verkehr, Busse und weitere Verkehre)? In welchen der Fälle ist der ÖPNV-Verkehr von der Sperrung betroffen?

Zu Frage 14:

Eine Statistik zu Umleitungen bei Straßensperrungen liegt der Landesregierung nicht vor.

Frage 15:

Bei welchen Straßen, Radwege und Brücken in der Baulastträgerschaft des Bundes, des Landes und der Kommunen müssen in Zukunft zu welchem Zeitpunkt aufgrund des Bauzustandes Verkehrsbeschränkungen oder Teil- bzw. Vollsperrungen befürchtet werden?

Zu Frage 15:

Für Bundes- und Landesstraßen einschließlich Radwege ist die Straßenbauverwaltung für die Verkehrssicherungspflicht entsprechend der Straßengesetze verantwortlich. Durch regelmäßige Kontrollen und Prüfungen des Straßenzustandes werden Maßnahmen ergriffen, die die Befahrbarkeit sichern.

Für Brücken an Bundesfern- und Landesstraßen werden gemäß bundesweit vorgegebenen Regelwerken in regelmäßigen Abständen Bauwerksprüfungen durchgeführt. Auf deren Grundlage werden unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit Art und Umfang der durchzuführenden Erhaltungsmaßnahmen abgeleitet.

Bei welcher Straße und welchem Bauwerk zu welchem Zeitpunkt Nutzungseinschränkungen erforderlich werden könnten, lässt sich nicht vorhersagen. Ziel der Straßenbauverwaltung ist es, die zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Kapazitäten durch ein Erhaltungsmanagement so einzusetzen, dass dieser Fall vermieden werden kann.

Angaben, auf welchen Straßen, Radwege und Brücken in der Baulastträgerschaft der Kommunen Beschränkungen zu befürchten sind, liegen der Landesregierung nicht vor.

III. Verkehrsbelastung der Straßeninfrastruktur:

Frage 16:

Wie hoch ist der jeweilige aktuelle Tagesverkehr (durchschnittlicher und maximaler Tagesverkehr) auf dem Autobahnnetz und auf dem Bundesstraßennetz im Land Brandenburg (bitte nach Autobahn- bzw. Bundesstraßenabschnitten sowie Personen- und Schwerlastverkehr untergliedern)?

Frage 17:

Wie hoch ist der Anstieg des Verkehrsaufkommens im Autobahnnetz und im Bundesstraßennetz in den letzten zehn Jahren (bitte nach Autobahn- bzw. Bundesstraßenabschnitten sowie Personen- und Schwerlastverkehr untergliedern)?

Frage 18:

Wie lauten die aktuellen Verkehrsprognosen für das Autobahnnetz und für das Bundesstraßennetz für das Jahr 2025 (bitte untergliedert nach Autobahn- bzw. Bundesstraßenabschnitten)?

Frage 19:

Liegen der Landesregierung entsprechende Erfassungen des Verkehrsaufkommens für das Landesstraßennetz vor? Wenn ja, wie lauten die entsprechenden Zahlen (aktueller Tagesverkehr, Verkehrsentwicklung der letzten 10 Jahre und Prognose für das Jahr 2025) für die entsprechenden Landesstraßenabschnitte?

Zu Frage 16, 17, 18 und 19:

Die Landesprognose für den Straßenverkehr im Land Brandenburg mit dem Planungshorizont 2025 liegt mit Stand April 2011 vor und wurde mit Wirkung vom 01. Juni 2011 per Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL), Abteilung 4 - Nr. 06/2011 eingeführt.

Die Prognose 2025 wurde auf der Grundlage der bundesweit einheitlich erarbeiteten Bedarfsplanprognose des Bundes (Mai 2006) und auf der Grundlage einer neuen Rahmenprognose des Bundes (Basisjahr 2008) erarbeitet.

Auf der Internetseite des MIL (www.mil.brandenburg.de) sind unter dem Sachgebiet Verkehr/ Straßenbau/ Straßenplanung der Einführungserlass sowie die Prognosekarten mit den durchschnittlichen Verkehrsstärken an Werktagen und dem Anteil des Schwerverkehrs im Prognosejahr 2025 veröffentlicht.

Angaben zum Verkehrsaufkommen können der Anlage 3 entnommen werden.

Frage 20:

Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung in Bezug auf die Veränderung der Verkehrsströme durch den Bau von Ortsumgehungen vor?

Zu Frage 20:

Die Veränderung der Verkehrsströme durch den Bau von Ortsumgehungen wird im Rahmen der konkreten Projektplanung durch eine auf Basis der jeweils aktuellen Bedarfsplanprognosen des Bundes und des Landes erarbeitete Projektprognose ermittelt. Während den Bedarfsplanprognosen grundsätzlich nur das klassifizierte Straßennetz und aggregierte Strukturdatenentwicklungen zu Grunde liegen, werden im Rahmen der Projektprognosen eine differenziertere Netzstruktur und verfeinerte Strukturdaten der betroffenen Kommunen berücksichtigt. Bei allen im Land Brandenburg gebauten Ortsumgehungen haben sich die geplanten spürbaren Entlastungen der Innerortsbereiche vom Durchgangsverkehr grundsätzlich bestätigt.

Frage 21:

Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung in Bezug auf die Mehrbelastung der Straßeninfrastruktur durch den Schwerlastverkehr im Vergleich zu einem Pkw vor? Wie viele Pkw entsprechen der Belastung der Straßeninfrastruktur durch einen Lkw (20 bzw. 40 Tonnen)?

Zu Frage 21:

Grundsätzlich gehen wissenschaftliche Erkenntnisse davon aus, dass die Belastung der Straße durch die Achslast in der 4. Potenz mit dem Gewicht steigt. Das bedeutet, eine einzige Überrollung einer

höchst zulässigen Achslast von 11,5 t hat die gleiche Schadenswirkung, wie 280.000 Überrollungen einer Pkw-Achse mit einer Achslast von 0,5 t.

IV. Finanzierung, Bau und Erhaltung der Bundesfernstraßeninfrastruktur:

a. Neu-, Um- und Ausbau von Bundesfernstraßen

Frage 22:

In welchem jeweiligen Planungs- und Baustadium befinden sich sämtliche Brandenburger Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2003 sowie die durch die Landesregierung angemeldeten Maßnahmen zum Bundesverkehrswegeplan 2015 (bitte zu jeder Maßnahme ein kurzes Dossier zum aktuellen Planungs- und Baustand, sowie Angaben zum geplanten Baubeginn, zum Kostenrahmen und zur geplanten Baufertigstellung bzw. Datum der erfolgten Verkehrsfreigabe)?

Zu Frage 22:

Die Maßnahmen des Landes Brandenburg sind der Anlage 4 zu entnehmen.

Der Baubeginn ist abhängig vom weiteren Planungsverlauf, von der Baurechtsschaffung, vom Zeitpunkt vollziehbaren Baurechts und von der Verfügbarkeit der erforderlichen Haushaltsmittel im Bundeshaushalt.

Frage 23:

Welche weiteren Neubauprojekte an Bundesfernstraßen befinden sich derzeit in welchem Planungs- bzw. Baustadium?

Zu Frage 23:

Es befinden sich keine weiteren Neubauprojekte an Bundesfernstraßen in Planung oder Bau.

Frage 24:

Welche weiteren Um- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen befinden sich derzeit in welchem Planungs- bzw. Baustadium?

Zu Frage 24:

Im Rahmen der Haushaltsaufstellung sind dem Bund folgende Maßnahmen gemeldet worden:

Tabelle 3:

Straße	Maßnahme	Planungsstand*
A 11	Grundhafter Ausbau km 19,43 – 41,85 (außer km 33,36 - 36,50)	PFST
B 96	Verlegung der Ortsdurchfahrt Finsterwalde	PFST
B 101	Ausbau der Freien Strecke zwischen Elsterwerda und Bad Liebenwerda	PFST
B 102	Ertüchtigung von der BAB 2 bis Schmerzke	PFST

Planungsstand*: PFST = im Planfeststellungsverfahren

Der Baubeginn ist abhängig von der Baurechtsschaffung, vom Zeitpunkt vollziehbaren Baurechts und von der Verfügbarkeit der erforderlichen Haushaltsmittel im Bundeshaushalt.

Frage 25:

Welche Maßnahmen an Bundesfernstraßen wurden bzw. werden jeweils in den Jahren 2011, 2012, 2013 und 2014 mit jeweils welcher Summe geplant? (Bitte abschließende Aufzählung aller Maßnahmen nach Jahresscheiben).

Zu Frage 25:

Die Höhe der eingesetzten Mittel für Planung und Bauüberwachung an Bundesfernstraßen sind nachfolgend dargestellt. Grundsätzlich ist anzumerken, dass Planungen in der Regel nicht auf vier Jahre beschränkt werden können und sich eine Vielzahl von Maßnahmen in den einzelnen Planungsphasen befinden.

Tabelle 4:

Haushaltsjahr	Planungsmittel für Bundesfernstraßen in Mio. €* [*]
2011	26,2
2012	24,0
2013	26,0 **
2014	28,0 (Plan)

* einschließlich Erstattungen des Bundes

** Abrechnung Wirtschaftsplan 2013

Nachfolgend sind die wichtigsten Bedarfsplanmaßnahmen aufgeführt, in die wesentliche Planungsmittel geflossen sind bzw. fließen:

A 10, AD Potsdam – AD Nuthetal

A 10/A 24, AD Barnim – nördlich AS Neuruppin

A 12, AD Spreeau – AS Fürstenwalde-West

A 14, Landesgrenze ST/BB – Landesgrenze BB/MV

B 96, OU Teschendorf – Löwenberg

B 97, OU Cottbus, 2. VA

B 101, OU Thyrow

B 102, OU Premnitz

B 102, OU Schmerzke

B 112, OU Frankfurt/Oder, 3. VA

B 158, OU Ahrensfelde

B 167n, OU Finowfurt/Eberswalde

B 183, OU Bad Liebenwerda

B 189, OU Kuhbier.

Frage 26:

Wie erklärt sich eine mögliche Differenz der Summe dieser jährlichen Maßnahmen zu den von der Landesregierung angegebenen 28 Mio. EUR jährlichen Planungsmitteln?

Zu Frage 26:

Ziel der Landesregierung ist es, alle durch den Bund bereitgestellten Baumittel in Anspruch zu nehmen. Das Land stellt dafür regelmäßig 28 Mio. € pro Jahr für die Planung und Bauüberwachung der Bundesmaßnahmen zur Verfügung. Hierin enthalten sind Rückerstattungen des Bundes in Höhe von 3% der Baukosten. Die konkrete Inanspruchnahme dieser Mittel ist vorhabenabhängig und kann deshalb jährlich variieren

Frage 27:

Wie viele Bundesmittel standen dem Land Brandenburg in den Jahren 2011, 2012 und 2013 für Neubaumaßnahmen an Bundesfernstraßen zur Verfügung? In welchem Umfang konnten die bereit gestellten Mittel für konkrete Vorhaben genutzt werden?

Zu Frage 27:

Für Maßnahmen des Bedarfsplanes für Bundesfernstraßen standen folgende Mittel zur Verfügung:

2011: 57,9 Mio. €

2012: 66,0 Mio. €

2013: 91,5 Mio. €

Die Mittel wurden in vollem Umfang verwendet.

Frage 28:

Wie viele Bundesmittel standen dem Land Brandenburg in den Jahren 2011, 2012 und 2013 für Um- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen zur Verfügung? In welchem Umfang konnten die bereit gestellten Mittel für konkrete Vorhaben genutzt werden?

Zu Frage 28:

Für Um- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen standen folgende Mittel zur Verfügung:

2011: 28,2 Mio. €

2012: 26,7 Mio. €

2013: 17,5 Mio. €

Die Mittel wurden in vollem Umfang verwendet.

Frage 29:

Mit welcher jeweiligen Mittelbereitstellung (Neu- bzw. Um- und Ausbau) ist in den Jahren 2014 und 2015 zu rechnen und welche Baumaßnahmen sollen dafür gegenüber Bund angemeldet werden bzw. sind angemeldet worden?

Zu Frage 29:

Für das Jahr 2014 wird für Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen nach dem gegenwärtigen Stand des noch nicht verabschiedeten Bundeshaushaltsplanes mit einer Mittelbereitstellung in Höhe von ca. 100 Mio. € gerechnet (vorläufig, Stand 26.06.2013, 1. Regierungsentwurf).

Für 2015 können keine Angaben gemacht werden, da eine endgültige mittelfristige Finanzplanung des Bundes noch nicht vorliegt.

In den Jahren 2014 und 2015 bedarf es vorwiegend der Ausfinanzierung der im Bau befindlichen Maßnahmen. Darüber hinaus wurden/werden folgende Maßnahmen angemeldet:

A 10, achstreifiger Ausbau AD Potsdam – AD Nuthetal

A 10, weitere Teilabschnitte der A 10 Nordring

B 101, OU Thyrow

B 96, OD Finsterwalde

B 101, Ausbau zwischen Elsterwerda und Bad Liebenwerda.

b. Erhaltung der Bundesfernstraßen

Frage 30:

Wie hoch sind die aktuellen durchschnittlichen Kosten für den Neubau von einem Kilometer

a) Autobahn (dreistreifig)

b) Bundesstraße (zweistreifig)

in Brandenburg, unterteilt nach Bauweisen und Nutzungsdauer?

Zu Frage 30:

In Brandenburg betrugen die durchschnittlichen Baukosten für den Neubau von einem Kilometer:

Tabelle 5:

Straßenart	Kosten	Regelbauweise	Nutzungsdauer
a) Autobahn (6-streifig)	ca. 8,0 Mio. €	Beton	30 Jahre
b) Bundesstraße (2-streifig)	ca. 2,7 Mio. €	Asphalt	20 Jahre

Frage 31:

Wie viele Bundesmittel standen dem Land Brandenburg in den Jahren 2011, 2012 und 2013 für Erhaltungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen (außerhalb des BVWP) zur Verfügung? In welchem Umfang konnten die bereit gestellten Mittel für konkrete Vorhaben genutzt werden? Mit welcher Mittelbereitstellung ist in den Jahren 2014 und 2015 zu rechnen?

Zu Frage 31:

Für Erhaltungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen standen bzw. stehen folgende Mittel zur Verfügung:

2011: 122,7 Mio. €

2012: 100,4 Mio. €

2013: 88,1 Mio. €

Die Mittel wurden in vollem Umfang verwendet.

Für 2014 stehen voraussichtlich 112 Mio. € in Abhängigkeit von der Bestätigung des Bundeshaushaltes zur Verfügung.

Für 2015 können keine Angaben gemacht werden, da eine endgültige mittelfristige Finanzplanung noch nicht vorliegt.

Frage 32:

Welche Autobahnen und Bundesfernstraßen (jeweilige Abschnitte) wurden bzw. werden mit diesen Mitteln in den Jahren 2011 bis 2015 gebaut und instandgesetzt? (Bitte abschließende Aufzählung für Maßnahmen über 500.000 EUR)

Zu Frage 32:

Zur Planung der Erhaltung von Autobahnen und Bundesstraßen sind dem Bund die benötigten Haushaltsmittel pauschal je Autobahn und für Einzelmaßnahmen für Autobahnen und Bundesstraßen für

Fahrbahnbefestigungen über 5 Mio. € und für Bauwerke über 1 Mio. € zu melden. Eine kurzfristig abrufbare detailliertere Statistik der Erhaltungsmaßnahmen liegt daher nicht vor. Im Straßenbauplan des Bundes waren für die Jahre 2011 und 2012 folgende Erhaltungsmaßnahmen über 5 Mio. € einzeln veranschlagt:

A 10, AS Brieselang – AS Falkensee, BW 72	23 Mio. €
A 24, AS Neuruppin – AS Neuruppin Süd (offenporiger Asphalt).	6 Mio. €

Für die Jahre 2013 bis 2017 sind die relevanten Maßnahmen im Erhaltungsprogramm 2013 – 2017 in der Anlage 5 dargestellt.

Frage 33:

Wie und in welchem Turnus wird der Verschleißzustand ermittelt? In welchem Turnus werden Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt? Welcher Turnus wäre optimal?

Zu Frage 33:

Strecke:

Der Zustand wird alle 4 Jahre erfasst. Dabei erfolgt die Ermittlung sowohl des Zustands der Substanz, wie z.B. Risse und Flickstellen, als auch der Zustand der Verkehrssicherheit durch die Ermittlung der Griffigkeit und der Ebenheit. Der Verschleiß kann demzufolge durch die Zerstörung der Substanz oder durch die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit ausgedrückt werden. Erforderliche Erhaltungszyklen hängen vom Verschleiß ab und dieser ist bei unterschiedlichen Straßenkategorien aufgrund der Beanspruchungen unterschiedlich. Weiterhin sind die Erhaltungszyklen von der Befestigungsart (Beton, Asphalt) abhängig. Auf dieser Basis werden die Erhaltungsmaßnahmen entsprechend dem Zustand der Straßen und den verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen durchgeführt.

Bauwerke:

Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesfern- und Landesstraßen unterliegen bundesweit einer regelmäßigen Kontrolle gemäß DIN 1076. Im Rahmen der im Abstand von 3 bzw. 6 Jahren stattfindenden Bauwerksprüfungen (Einfache Prüfungen bzw. Hauptprüfungen) wird der Zustand der Bauwerke entsprechend Regelwerk erfasst und dokumentiert. Darüber hinaus können Sonderprüfungen im Einzelfall angesetzt werden.

Auf der Grundlage der Bauwerksprüfung werden unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit Art und Umfang der durchzuführenden Erhaltungsmaßnahmen abgeleitet.

Frage 34:

Wie hoch sind die aktuellen durchschnittlichen Kosten für die

- a) grundhafte Sanierung
- b) die einfache Sanierung

von jeweils einem Kilometer Autobahn und einem Kilometer Bundesstraße in Brandenburg, unterteilt nach Bauweisen und Nutzungsdauer?

Zu Frage 34:

Unter Berücksichtigung der in der Antwort zu Frage 33 erläuterten Rahmenbedingungen sind je nach Straßenkategorie und Bauweise unterschiedliche Erhaltungskosten bei einer Nutzungsdauer von 30 Jahren erforderlich.

- a) Für die grundhafte Sanierung (Erneuerung) einer Autobahn (4-streifig) müssen ca. 1 Mio. €/km aufgewandt werden unabhängig von der Bauweise (Asphalt oder Beton). Bundesstraßen wer-

den in der Regel in Asphaltbauweise errichtet. Für eine zweistreifige Bundesstraße werden ca. 0,8 Mio. €/km veranschlagt.

- b) Dagegen unterscheiden sich die Aufwendungen für eine einfache Sanierung (Instandsetzung) einer Autobahn bezüglich der Bauweisen. In Asphaltbauweise betragen die Kosten ca. 0,5 Mio. €/km, in Betonbauweise sind diese wesentlich geringer und betragen ca. 0,05 Mio. €/km. Für die einfache Sanierung einer Bundesstraße sind ca. 0,2 Mio. €/km erforderlich.

Frage 35:

Wie viele Mittel wurden jährlich für die Beseitigung von Winterschäden an Bundesstraßen in den letzten Jahren durchschnittlich eingesetzt? Standen dafür zusätzliche Mittel zu Verfügung oder woraus wurden sie gedeckt?

Zu Frage 35:

Die Beseitigung von Straßenschäden erfolgt durch den LS zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und sicheren Befahrbarkeit der Bundesstraßen. Eine Unterscheidung nach Ursachen der Schäden wird dabei nicht vorgenommen. Der Einsatz der zur Verfügung stehenden Mittel für die Beseitigung von Straßenschäden an Bundesstraßen erfolgt nach Erfordernis und Mittelverfügbarkeit und ist in der Regel auskömmlich.

Frage 36:

Welche Erfahrungen wurden bisher im Land Brandenburg mit innovativen Verfahren (z.B. Betonplomben) zur Erhaltung der Bundes- und Landesstraßeninfrastruktur gemacht? Wie bewertet die Landesregierung das mögliche Kosteneinsparungspotenzial dieser Verfahren gegenüber den klassischen Erhaltungsstrategien?

Zu Frage 36:

Die Straßenbauverwaltung beteiligt sich an Pilotprojekten mit innovativen Bauweisen und –verfahren für spezielle Anwendungsfälle des Straßenbaus, die u.a. auch der Verbesserung des Lärmschutzes der Bevölkerung dienen. Dies erfolgt i.d.R. in Forschungsprojekten des Bundes. Die Erkenntnisse werden von der Bundesanstalt für Straßenwesen weiter bearbeitet und dienen als Grundlage für künftige technische Regelwerke. In diesem Prozess wird u. a. auch die Wirtschaftlichkeit bewertet. Erst wenn Bauweisen und –verfahren als Standards in den anerkannten Regeln der Technik festgeschrieben sind, können sie von den Straßenbauverwaltungen der Länder rechtmäßig angewendet werden.

V. Finanzierung, Bau und Erhaltung der Landesstraßeninfrastruktur:

- a. *Neu-, Um- und Ausbau von Landesstraßen***
- b. *Erhaltung von Landesstraßen***

Frage 37:

In welchem jeweiligen Planungs- und Baustadium befinden sich sämtliche Maßnahmen des Landesstraßenbedarfsplans 2010 - 2024 (bitte zu jeder Maßnahme ein kurzes Dossier zum aktuellen Planungs- und Baustand, sowie Angaben zum geplanten Baubeginn, zum Kostenrahmen und zur geplanten Baufertigstellung)?

Zu Frage 37:

Die Maßnahmen des Landesstraßenbedarfsplans 2010-2024 sind der Anlage 6 zu entnehmen.

Der Baubeginn der Maßnahmen ist abhängig vom weiteren Planungsverlauf, von der Baurechtsschaffung, vom Zeitpunkt vollziehbaren Baurechts und von der Verfügbarkeit der erforderlichen Haushaltsmittel im Landeshaushalt.

Frage 38:

Welche Landesstraßenneubauprojekte wurden bzw. werden in den Jahren 2013 und 2014 mit jeweils wie vielen Mitteln geplant und gebaut (Bitte komplette tabellarische Auflistung)?

Zu Frage 38:

Die Maßnahmen sind den Erläuterungen zu Kapitel 11 460, Titel 891 10 zum Haushaltsplan 2013/2014 zu entnehmen. Die L 33 vierstreifiger Ausbau AS Marzahn - OL Hönöw ist bereits fertig gestellt.

Es handelt sich um folgende Maßnahmen:

Tabelle 6:

Maßnahme		voraussichtliche Gesamtkosten 1.000 €	vorauss. verausgabt bis 2013 1.000 €	Ansatz 2014 1.000 €	vorbehalten für 2015 ff. 1.000 €
L 40	Neubau Güterfelder Eck	12.160	10.270	1.800	90
L 40	OU Güterfelde	32.320	30.504	1.550	266
L 76	OU Mahlow, 2. BA	12.923	6.668	5.725	530
	Summe	57.403	47.442	9.075	886

Frage 39:

Welche weiteren Um- und Ausbauprojekte an Landesstraßen werden in den Jahren 2013 und 2014 mit jeweils wie vielen Mitteln geplant und gebaut?

Zu Frage 39:

Die Maßnahmen sind grundsätzlich den Erläuterungen zu Kapitel 11 460, Titel 891 10 zum Haushaltsplan 2013/2014 zu entnehmen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass einige dort aufgeführte Vorhaben bereits fertig gestellt sind. Neu hinzugekommen sind Maßnahmen zur Beseitigung der Hochwasserschäden sowie aus Umschichtungen im Einzelplan 11 finanzierte Landesstraßen.

Es handelt sich um folgende Maßnahmen:

Tabelle 7:

Maßnahme		voraussichtliche Gesamtkosten 1.000 €	voraussichtlich verausgabt bis 2013 1.000 €	Ansatz 2014 1.000 €	vorbehalten für 2015 ff. 1.000 €
L 0	BW Storkower Kanal b. Kummerdorf	1.460	1.100	360	0
L 16	OD Neuruppin	7.696	4.271	2.650	775
L 402	OD Miersdorf / Zeuthen	2.302	1.282	770	250

L 60	Br. ü. d. Schw. Elster b. München	1.400	0	1.100	300
L 23	OD Strausberg*	760	0	760	0
L 237	OD Britz*	1.121	0	1.121	0
L 122	OD + BW Mesekow*	1.300	0	600	700
L 66	OD Möglenz*	1.000	0	700	300
L 17	FS Kietz – Strohdene*	1.150	250	900	0
L 23	OD Templin*	1.114	0	700	414
L 200	Brücke ü. HOW *	2.812	0	1.430	1.382
L 291	Brücke ü. HOW*	3.574	0	1.650	1.924
	Summe	25.689	6.903	12.741	6.045

* neu hinzugekommen

Frage 40:

Wie hat sich der Anteil der Mittelzuführungen an den Landesbetrieb Straßenwesen für Landesstraßenplanung und –straßenbau (Titel 891 10) im Verhältnis zum Gesamthaushalt des Landes und zum Haushalt des Ministeriums (EP11) seit 2005 entwickelt (für Planungs- und Entwurfsbearbeitung an Bundesfern- und Landesstraßen, Brücken und Radwegen, den Um-, Ausbau von Landesstraßen und Brücken, den Neubau von Landesstraßen und Brücken, Maßnahmen des Radwegeprogramms, den Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen von Landesstraßen und Brücken, Kreuzungsmaßnahmen und den Grunderwerb für Landesstraßen)?

Zu Frage 40:

Die Entwicklung des Titels 891 10 ist aus der beigefügten Anlage 7 ersichtlich. Zur besseren Übersicht wurden zusätzlich die EFRE-Mittel sowie die Kofinanzierungsmittel dargestellt. Darüber hinaus hat der LS noch Mittel für die Beseitigung von Hochwasserschäden sowie Erstattungen des Bundes erhalten.

Frage 41:

Wie viele Mittel stehen in den Jahren 2013 und 2014 jeweils für

- Planungs- und Entwurfsbearbeitung an Bundesfernstraßen und Brücken,
- Planungs- und Entwurfsbearbeitung an Radwegen entlang von Bundesfernstraßen,
- Planungs- und Entwurfsbearbeitung von Landesstraßen und Brücken,
- Planungs- und Entwurfsbearbeitung von Radwegen entlang von Landesstraßen,
- Um-, Ausbau von Landesstraßen und Brücken,
- Neubau von Landesstraßen und Brücken,
- Maßnahmen des Radwegeprogramms,
- Grunderwerb für Landesstraßen

zur Verfügung?

Frage 42:

Wie verteilen sich diese Mittel auf die Kategorien Grundnetz und Grünes Netz?

Frage 43:

Anhand welcher Kriterien werden diese Mittel investiert?

Frage 45:

Wie viele Mittel stehen in den Jahren 2013 und 2014 jeweils für

- Erneuerungsmaßnahmen, Instandsetzung/bauliche Erhaltung und
- Betriebliche Unterhaltung (getrennt nach Winterdienst, Grünpflege, Alleen, Straßenreinigung, verkehrstechnischer Dienst)

zur Verfügung?

Frage 46:

Wie verteilen sich diese Mittel auf die Kategorien Grundnetz und Grünes Netz?

Frage 47:

Anhand welcher Kriterien werden diese Mittel investiert?

Frage 48:

Gibt es eine Art Prioritätenliste für die Erhaltung der Landesstraßen?

Zu Frage 41, 42, 43 und 45, 46, 47 und 48:

Die Fragen 41 - 43 und 45 - 48 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der LS erhält zur Erledigung der genannten Aufgaben Zuführungen nach Maßgabe des Haushalts. Die Mittelverteilung erfolgt nach Erfordernis und Verfügbarkeit.

Eine Zuweisung nach Netzkategorien erfolgt nicht. Für Straßen des Grünen Netzes ist es allerdings gegenwärtig nur möglich, die Sicherung der Befahrbarkeit im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht durch Unterhaltungsmaßnahmen und ggf. punktuelle Beseitigung von Gefahrenstellen zu realisieren.

Für die Planung und Bauüberwachung an Bundesfernstraßen sind 2013 26 Mio. € verausgabt und für 2014 28 Mio. € vorgesehen. Hierin enthalten sind Erstattungen des Bundes in Höhe von jeweils 3% der Baukosten.

Für Planung und Bau (einschließlich Bauüberwachung und Grunderwerb) von Maßnahmen an Landesstraßen, Bauwerken und Radwegen sind 2013 insgesamt 43 Mio. € (einschl. EFRE) eingesetzt worden. Für 2014 sind ca. 39 Mio. € (einschl. EFRE) vorgesehen.

Die Investitionen erfolgen grundsätzlich auf Basis der Verkehrsbedeutung, des baulichen Zustandes und der Herstellung der Verkehrssicherheit.

Der Begriff Straßenerhaltung wird umgangssprachlich für eine Vielzahl von Straßenbaumaßnahmen im Zuge bestehender Straßen verwendet. Dazu gehören Um- und Ausbaumaßnahmen, bauliche Erhaltungsmaßnahmen aber auch bauliche Unterhaltungsmaßnahmen.

- a) Um- und Ausbaumaßnahmen sind Maßnahmen zur Erneuerung des Straßenkörpers mit Änderung der Linienführung in Grund- und/oder Aufriss sowie ggf. Fahrbahnverbreiterungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.
- b) Bauliche Erhaltungsmaßnahmen sind Instandsetzungsmaßnahmen zur Verbesserung der Fahrbahnoberfläche sowie Erneuerungsmaßnahmen des Straßenaufbaus zum Erhalt der Tragfähigkeit.
- c) Bauliche Unterhaltungsmaßnahmen sind Maßnahmen kleineren Umfangs zur Substanzerhaltung von Straßenflächen.

Prioritätenlisten gibt es aufgrund des größeren Planungsumfanges, des notwendigen Planungsvorlaufs, des oftmals erforderlichen Baurechtsverfahrens und des finanziellen Umfangs nur für Um- und Ausbaumaßnahmen der Freien Strecken und Ortsdurchfahrten, für die Instandsetzung und Erneuerung von Brücken sowie den Neubau von Radwegen. In Abhängigkeit von der Mittelbereitstellung für Landesstraßen und den Kapazitäten im Landesbetrieb Straßenwesen (LS) werden diese Prioritätenlisten, verwaltungsintern bezeichnet als Bedarfslisten, unter Berücksichtigung der im Allgemeinen aufgrund des

Straßenzustandes ermittelten sonstigen notwendigen baulichen Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen schrittweise abgearbeitet.

Für die betriebliche Unterhaltung sind die Mittel in der Anlage 8 zusammengestellt.

Die Mittel für die betriebliche Unterhaltung werden in erster Linie nach Streckenkilometer je Meisterei aufgeteilt. Weitere Kriterien zur Verteilung sind die Verkehrssicherungspflicht, die Verkehrsbelastung und der daraus resultierende Unterhaltungsmittelbedarf in Auswertung vorheriger Haushaltsjahre.

Frage 44:

Wie hoch sind die aktuellen durchschnittlichen Kosten für den Neubau von einem Kilometer Landesstraße in Brandenburg, unterteilt nach Bauweisen und Nutzungsdauer?

Zu Frage 44:

In Brandenburg betrugen die durchschnittlichen Baukosten für den Neubau von einem Kilometer Landesstraße (zweistreifig; Asphaltbauweise) in der Regel ca. 2,7 Mio. € bei einer Nutzungsdauer von 20 Jahren. Die Neubaukosten liegen in vergleichbarer Größenordnung wie in Antwort zu Frage 30. Da es sich in der Regel um höherbelastete Straßen handelt, sind die Ausbaustandards bei Landesstraßen vergleichbar mit denen einer durchschnittlichen Bundesstraße.

Frage 49:

In welchem Turnus werden Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen planmäßig durchgeführt? Wie und in welchem Turnus wird der Verschleißzustand ermittelt?

Zu Frage 49:

Siehe Antwort zu Frage 33.

Frage 50:

Welche Untersuchungen bzw. Gutachten liegen der Landesregierung bezüglich der Höhe des Investitions- bzw. Sanierungsstaus für die Landesstraßen vor? Was sind die jeweiligen Kernaussagen dieser Gutachten/Untersuchungen?

Frage 51:

Wie hoch schätzt die Landesregierung die Höhe des Sanierungsstaus jeweils für das gesamte Landesstraßennetz und im speziellen für die Brücken im Zuge der Landesstraßen? (Bitte aufschlüsseln nach Grundnetz und Grünem Netz).

Frage 52:

Wie viele Mittel müssten nach Einschätzung der Landesregierung jährlich für den Erhalt des Status quo der Landesstraßen inklusive Brücken ohne Berücksichtigung eines schrittweisen Abbaus des Sanierungsstaus aufgewendet werden?

Zu Frage 50, 51 und 52:

Der LS geht auf der Basis eines Managementsystems davon aus, dass für die Beibehaltung des derzeitigen Zustandes 75 Mio. €/Jahr für die Straßen und 12 Mio. €/Jahr für die Bauwerke benötigt werden.

Frage 53

Wie viele Kilometer Landesstraßen wurden nach 1990 noch nicht grundhaft saniert?

Zu Frage 53:

Es wurden ca. 4.400 km Landesstraßen nach 1990 noch nicht grundhaft ausgebaut.

Frage 54:

Wie hoch sind die aktuellen durchschnittlichen Kosten für die

a) grundhafte Sanierung

b) die einfache Sanierung

von einem Kilometer Landesstraße in Brandenburg, unterteilt nach Bauweisen und Nutzungsdauer?

Zu Frage 54:

Siehe Antwort zu Frage 34.

Die Kostenangaben sind im Durchschnitt identisch zu den Angaben in Frage 34 bezogen auf die Bundesstraßen.

Frage 55:

Wie viele Mittel wurden seit 2005 jährlich für die Beseitigung von Winterschäden an Landesstraßen in den letzten Jahren eingesetzt? Standen dafür zusätzliche Mittel zu Verfügung oder wurden sie aus dem „normalen“ Haushalt (Titel 891 10) gedeckt?

Zu Frage 55:

Die Beseitigung von Straßenschäden erfolgt durch den LS zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und sicheren Befahrbarkeit der Landesstraßen. Eine Unterscheidung nach Ursachen der Schäden wird dabei nicht vorgenommen. Der Einsatz der zur Verfügung stehenden Mittel für die Beseitigung von Straßenschäden erfolgt nach Erfordernis und Mittelverfügbarkeit. Während der turnusmäßigen Streckenkontrollen erfassen die Straßenmeistereien des LS regelmäßig den Straßenzustand und veranlassen bei Bedarf angemessene Maßnahmen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel. Die erforderlichen Mittel wurden aus dem jeweiligen Betriebsdienstbudget zur Verfügung gestellt. In den Jahren 2007 und 2011 wurden 5 Mio. € bzw. 4,9 Mio. € zur Verstärkung des Betriebsdienstbudgets zur Verfügung gestellt, die aus verschiedenen Titeln des Einzelplans 11 gedeckt wurden.

VI. Finanzierung, Bau und Erhaltung der Radwegeinfrastruktur

Frage 56:

In welchem jeweiligen Planungs- und Baustadium befinden sich sämtliche Maßnahmen der Bedarfsliste 2011-2015 für Radwege an Bundesstraßen und der Bedarfsliste 2011-2015 für Radwege an Landesstraßen?

Zu Frage 56:

Der aktuelle Stand der Bedarfslisten der Radwege außerorts an Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg ist auf der Internetseite des MIL unter dem Link

<http://www.mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/bb1.c.256781.de> einsehbar.

Der Baubeginn ist abhängig vom weiteren Planungsverlauf, von der Baurechtsschaffung, vom Zeitpunkt vollziehbaren Baurechts und von der Verfügbarkeit der erforderlichen Haushaltsmittel im Bundes- und Landeshaushalt.

Frage 57

Welche weiteren Radwegebaumaßnahmen werden in den Jahren 2013 und 2014 mit jeweils wie vielen Mitteln geplant und gebaut?

Zu Frage 57:

Folgende weitere Radwegemaßnahmen sind/waren in 2013/14 vorgesehen:

Tabelle 8:

Maßnahme	Kosten in T€
B 167, RW Wildberg – Ganzer	640
L 93, RW Landesgrenze BB/SA – Ziesar	615
L 164, RW Altfriesack – Wustrau	400

Frage 58:

Wie viele Bundesmittel und wie viele Landesmittel (bitte getrennt angeben) stehen bzw. standen dem Land Brandenburg in den Jahren 2011, 2012, 2013 und 2014 für Neubaumaßnahmen von Radwegen zur Verfügung? In welchem Umfang konnten die bereit gestellten Mittel für konkrete Vorhaben genutzt werden?

Frage 60:

Wie viele Bundesmittel und wie viele Landesmittel (bitte getrennt angeben) stehen jeweils für den Erhalt der bestehenden Radwegeinfrastruktur in den Jahren 2013 und 2014 zur Verfügung?

Zu Frage 58 und 60:

Die Fragen 58 und 60 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die jeweils zur Verfügung stehenden Mittel sind nachfolgender Tabelle zu entnehmen. Bund und Land differenzieren bei der Mittelbereitstellung nicht nach Erhalt und Neubau von Radwegen.

Tabelle 9:

Jahr	Bundesmittel in Mio. € (Neubau incl. Erhaltung)	Landesmittel in Mio. € (Neubau incl. Erhaltung)
2011	7,0	8,6
2012	6,0	5,4
2013	5,9	2,0**
2014 (Plan)	3,8*	2,3

*Die Angaben für 2014 entsprechen dem gegenwärtigen Stand des noch nicht verabschiedeten Bundeshaushaltsplans.

** Abrechnung Wirtschaftsplan 2013

Die o.g. Bundes- und Landesmittel wurden in vollem Umfang für die Radwegeinfrastruktur eingesetzt.

Frage 59:

Welche touristischen Radwege im Land Brandenburg sollen in den Jahren 2013 und 2014 in welcher Baulastträgerschaft und mit welchem Mittelvolumen neu- bzw. weiter ausgebaut werden?

Zu Frage 59:

Das touristische Radfernwegenetz ist weitestgehend fertiggestellt. Bedarfsgerecht unterstützt die Landesregierung Lückenschließungen im touristischen Radfernwegenetz. Derzeit liegen der Landesregierung zwei Förderanträge für Lückenschließungen am Elbe-Radweg (Elbdeichradweg, Stadt Wittenberge, Investitionsvolumen 1.133.700 €) und Europa-Radweg R1 (Templiner See, Stadt Potsdam, Investitionsvolumen 455.000 €) vor.

Frage 61:

Wie viele Bundes-, Landes- und kommunale Mittel (bitte getrennt angeben) stehen jeweils für den Erhalt der touristischen Radwegeinfrastruktur in den Jahren 2013 und 2014 zur Verfügung?

Zu Frage 61:

Für die Unterhaltung der touristischen Radwegeinfrastruktur stehen der Landesregierung keine Mittel zur Verfügung. Die touristische Radwegeinfrastruktur liegt in der Regel in der Baulast der Kommunen bzw. der kommunalen Zweckverbände, auf deren Gebiet der jeweilige Radweg verläuft.

Frage 62:

In welchem Turnus werden Erhaltungsmaßnahmen an Radwegen planmäßig durchgeführt? Wie und in welchem Turnus wird der Verschleißzustand ermittelt?

Frage 63:

Wie hoch schätzt die Landesregierung den jährlichen Sanierungsaufwand für die Radwege, getrennt nach Radwegen in der Baulastträgerschaft des Bundes, des Landes und der Kommunen?

Frage 65:

Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung bezüglich des jeweiligen Gesamtsanierungsaufwandes (Investitionsstau) der Radwege in der Baulastträgerschaft des Bundes, des Landes, der Kommunen und der touristischen Radwegeinfrastruktur vor?

Zu Frage 62, 63 und 65:

Die Fragen 62, 63 und 65 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam und unter Bezug auf die Antwort zu Frage 10 beantwortet.

Das bereits in der Antwort zu Frage 10 aufgeführte Pilotprojekt kommt zu einem Erhaltungsbedarf von insgesamt 13 Mio. € (ca. 6 Mio. € für Radwege an Bundesstraßen und ca. 7 Mio. Mio. € für Radwege an Landesstraßen).

Zum Sanierungsaufwand für Radwege in der Baulast der Kommunen liegen der Landesregierung keine Angaben vor.

Für die in überwiegender Zuständigkeit der Kommunen liegende touristische Radwegeinfrastruktur ergibt sich unter Hinweis auf die Antworten zu Frage 3 und 64 bei 6.800 Radroutenkilometern im Land Brandenburg ein Unterhaltungsaufwand in Höhe von 4,8 Mio. € je Jahr (Basis 2009).

Frage 64:

Wie hoch schätzt die Landesregierung den jährlichen Sanierungsaufwand für die touristische Radwegeinfrastruktur?

Zu Frage 64:

Auf Grundlage des Forschungsberichts "Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland" des BMWi vom September 2009 wurden die laufenden Unterhaltskosten je Kilometer Radweg und Jahr auf 700 € geschätzt. Zum jährlichen Sanierungsaufwand liegen der Landesregierung keine Angaben vor.

Frage 66:

Wie hoch sind die aktuellen durchschnittlichen Kosten für

- a) den Neubau
- b) die grundhafte Sanierung
- c) die einfache Sanierung

von einem Kilometer Radweg in Brandenburg, unterteilt nach Bauweisen und Nutzungsdauer?

Zu Frage 66:

In Brandenburg betrugen die durchschnittlichen Kosten von einem Kilometer Radweg bei einer Breite von 2,50 m:

Tabelle 10:

Maßnahme	Kosten
a) Neubau	ca. 200 T€
b) grundhafte Sanierung (großflächige Erneuerung)	ca. 35 T€
c) einfache Sanierung (Unterhaltung -> kleinteilige Flickarbeiten)	ca. 25 T€

Die Radwege an Bundes- und Landesstraßen werden in der Regel in Asphaltbauweise realisiert. Bei Radwegen wird nicht von einer maximalen Nutzungsdauer ausgegangen, da Radwege im Gegensatz zu Straßen nicht durch starke Nutzung verschlissen werden. Radwege verschleißen aus verschiedenen Gründen, beispielsweise durch Wurzelaufbrüche oder altersbedingte Risse des Asphalts.

VII. Alleenstrategie

Frage 67:

Wie viele Kilometer Bundes- und wie viele Kilometer Landesstraßen in Brandenburg sind derzeit Teil von Alleen?

Zu Frage 67:

Der aktuelle Alleenbestand an Bundes- und Landesstraßen liegt nach der letzten Gesamterfassung im Jahr 2009 bei 2.287 km.

Der LS veröffentlicht – bundesweit einmalig – seit 2008 jährlich eine detaillierte landesweite Alleenstatistik sowie eine Alleenkarte, auf der alle Neupflanzungen von Alleen gesondert und genau verortet gekennzeichnet sind. Sie können unter dem Link <http://www.ls.brandenburg.de> eingesehen werden.

Die Aktualisierung des Gesamtbestandes der Alleen erfolgt in einem 5-jährigen Turnus, das heißt, die nächste Gesamterfassung findet im Jahr 2014 statt.

Frage 68:

Wie viele Kilometer der Bundes- und Landesstraßen sind derzeit mit Schutzplanken versehen? (Bitte getrennt nach Bundes- und Landesstraßen angeben.)

Zu Frage 68:

Entlang von Bundesstraßen sind im Land Brandenburg 1.073 km Fahrzeug-Rückhaltesysteme (Schutzplanken bzw. Betonschutzwände) errichtet worden, an Landesstraßen sind es 610 km.

Frage 69:

Wie viele Kilometer der Bundes- und Landesstraßen sind derzeit aufgrund des sogenannten Alleenerlasses der Landesregierung vom September 2011 mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h versehen? (Bitte getrennt nach Bundes- und Landesstraßen angeben.)

Zu Frage 69:

Insgesamt wurden bis Ende August 2013 auf 79 km baumbestandenen Bundesstraßen bzw. auf 96 km Landesstraßen die Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h beschränkt.

Frage 70:

Wie ist die Entwicklung der Alleen in den vergangenen Jahren?

Frage 71:

Wie viele Alleen (bitte Angabe in gepflanzte Bäume und angelegte Alleenkilometer) wurden bzw. werden in den Jahren 2012, 2013 und 2014 neu gepflanzt?

Frage 72:

Wie viele Alleen (bitte Angabe in gefälltte Bäume und verlorene Alleenkilometer) wurden bzw. werden in den Jahren 2012, 2013 und 2014 gefällt?

Frage 73:

Wie lauten die aktuellen Kosten

- für die Pflanzung eines Alleebaums/eines Kilometers Alleen,
- für das Fällen eines Alleebaums/eines Kilometers Alleen,
- für die Pflege eines Alleebaums/eines Kilometers Alleen?

Frage 74:

Bis wann wurde die derzeitige Alleenkonzeption durch die Landesregierung evaluiert und welche Ergebnisse hat die Evaluation ergeben?

Frage 75:

Ist eine Änderung/Fortschreibung der bestehenden Alleenkonzeption geplant? Wenn ja, bis wann?

Zu Frage 70, 71, 72, 73, 74 und 75:

Die Alleenkonzeption 2007 wurde bis Dezember 2013 von der Landesregierung evaluiert. Der Bericht über die Evaluierung der Alleenkonzeption wurde am 28.01.2014 vom Kabinett beschlossen und dem Landtag zugeleitet. Hinsichtlich der Beantwortung der Fragen wird auf den Bericht verwiesen.

VIII. Abstufung von Bundes- und Landesstraßen

Frage 76:

Welche Bundesstraßen bzw. Bundesstraßenabschnitte wurden seit 2010 zu Landesstraßen bzw. Kommunalstraßen abgestuft (bitte jeweils Angabe der Streckenkilometerzahl und Datum der Abstufung)?

Zu Frage 76:

In 2010 wurden 11 km, in 2011 22 km und in 2012 8 km Bundesstraßenabschnitte abgestuft. Die Abschnitte und das Jahr der Abstufung sind der Anlage 9 zu entnehmen.

Frage 77:

Bei welchen Bundesstraßen bzw. Bundesstraßenabschnitten ist über welchen Zeitraum eine Abstufung zur Landesstraße geplant (bitte jeweils Angabe der Streckenkilometerzahl)?

Zu Frage 77:

Zwischen dem Bund und dem Land Brandenburg wurde eine Vereinbarung zur Abstufung von nicht mehr fernverkehrsrelevanten Bundesstraßen geschlossen.

Die Abstufung der unten aufgeführten Bundesstraßenabschnitte wird bis Ende 2015 abgeschlossen.

Tabelle 11:

	BStr		Von		Bis	Länge [km]
1	B 109	B 167	Zerpenschleuse	B 273	Wandlitz	14,3
2	B 109	B 273	Wandlitz	B 109	LG Stadtgrenze Berlin (BE/BB)	11,3
3	B 273	B 96	Oranienburg	A 24	AS Kremmen	19,3
						44,9

Frage 78:

Welche Landesstraßen bzw. Landesstraßenabschnitte (bitte jeweils Angabe der Kilometeranzahl) wurden seit dem 1.1.2011 auf welchen Baulastträger abgestuft?

Frage 79:

Welche dieser Landesstraßenabschnitte wurde anschließend mit Mitteln aus dem Entflechtungsgesetz saniert (bitte jeweils Angabe der Höhe der verwendeten Fördermittel)?

Zu Frage 78 und 79:

Die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Landesstraßenabschnitte wurden in den letzten Jahren mit den jeweils angegebenen Fördermitteln umgestuft:

Tabelle 12:

Straße	Abschnitt	Länge [km]	neuer Baulastträger	Fördermittel kommunaler Straßenbau [Mio. €]
L 451	020	2,3	Landkreis	---

L 522	043	0,8	Landkreis, Stadt	0,7
L 39	065	0,9	Landkreis, Amt	0,6
L 75	055 – 065	4,9	Landkreis	---
L 76	050	1,9	Stadt	1,1
L 239	010	6,8	Landkreis	1,7
L 707	010	11,1	Landkreis	---
L 711	003 – 015	6,9	Landkreis	0,8
L 175	010 – 060	14,5	Landkreis	1,9
L 212	010 – 020	7,9	Landkreise, Stadt	1,2
L 284	015 – 030	7,4	Landkreis, Amt, Stadt	1,4
L 335	010	7,7	Landkreis, Gemeinde	0,9
L 381	010 – 030	11,5	Stadt	1,2
L 412	010 – 017	7,4	Landkreis, Gemeinde	1,5

Die Tabelle berücksichtigt nicht die Umstufungen, die im Rahmen von Neubaumaßnahmen erforderlich wurden.

Frage 80:

Plant die Landesregierung weitere über die bisher freiwilligen Vereinbarungen hinaus gehende Abstufungen von Landesstraßen zur Reduzierung des Landesstraßennetzes? Wenn ja, welches Konzept verfolgt die Landesregierung und welche Landesstraßen stehen zur Disposition?

Frage 81:

Welche externen oder internen Untersuchungen liegen der Landesregierung oder dem Landesbetrieb Straßenwesen bezüglich der Notwendigkeit der weiteren Abstufung von Landesstraßen vor? Welche Kernaussagen enthalten diese Untersuchungen?

Zu Frage 80 und 81:

Das Gutachten von Bogumil/Ebinger „Die Zukunft der Straßenbauverwaltung in Brandenburg“

([http://www.landtag.brandenburg.de/media_fast/5701/EK%2052_Gutachten_Bogumil - Die Zukunft der Strassenbauverwaltung in Brandenburg - Moeglichkeiten einer effizi.pdf](http://www.landtag.brandenburg.de/media_fast/5701/EK%2052_Gutachten_Bogumil_-_Die_Zukunft_der_Strassenbauverwaltung_in_Brandenburg_-_Moeglichkeiten_einer_effizi.pdf)), welches im Rahmen der Arbeit der Enquete-Kommission 5/2 des Landtages Brandenburg erstellt wurde, enthält auf den Seiten 8 ff. und 70 umfassende Aussagen zur Thematik des Netzverhältnisses von Landes- und Kreisstraßen.

Auch die Enquete-Kommission 5/2 des Landtages Brandenburg hat sich mit der Thematik auseinandergesetzt (http://www.landtag.brandenburg.de/media_fast/5701/Drs_5_8000.pdf; s. S. 31 der Anlage 6 zum Abschlussbericht der Enquete-Kommission 5/2). Der Diskussionsprozess innerhalb der Landesregierung zu den Empfehlungen der Enquete-Kommission 5/2 sowie zum weiteren Umgang mit dem Netzverhältnis von Landes- und Kreisstraßen in Brandenburg ist noch nicht abgeschlossen.

IX. Straßenbauverwaltung und Landesbetrieb Straßenwesen

Frage 82:

Wie lange dauert durchschnittlich eine Straßenplanung (mit Erforderlichkeit eines Raumordnungsverfahrens)? Hat sich diese Dauer in den letzten Jahren signifikant verlängert und was sind die Hauptgründe dafür?

Zu Frage 82:

Die Planung für eine Neubaumaßnahme (Ortsumgehung bzw. Netzergänzung) vom Planungsbeginn bis zum Baubeginn dauert durchschnittlich ca. 10 Jahre. Der Planungszeitraum differiert dabei sehr stark je nach Umfang der Maßnahme und der während der Planung auftretenden Veränderungen der Randbedingungen. Erhöhte Anforderungen v.a. aus dem Umweltschutzbereich führen in der Regel zu erhöhten Anforderungen an Planungsumfang und -tiefe. Darüber hinaus machen zunehmend Bürger und insbesondere auch Verbände von ihrem Klagerecht Gebrauch.

Frage 83:

Wie viele Projektplanungen liegen aktuell im Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft/Landesamt für Bauen und Verkehr zur Genehmigungserteilung/Freizeichnung vor?

Frage 84:

Wie viele Mitarbeiter stehen im MIL/Landesamt für Bauen und Verkehr für diese Aufgaben zur Verfügung? Wie ist die Vertretungsregelung bei zeitlich längeren Ausfallphasen einzelner Mitarbeiter? Gibt es abteilungsübergreifende Vertretungsregeln?

Zu Frage 83 und 84:

Aktuell liegen der Planfeststellungsbehörde im MIL 39 Vorhaben zur Zulassung vor. Im LBV liegen 36 Vorhaben zur Durchführung des Anhörungsverfahrens vor. Im MIL sind fünf Mitarbeiter/-innen, davon drei in Teilzeit, mit dieser Aufgabe für Bundesfern- und Landesstraßen und auch für kommunale Straßen betraut. Im LBV arbeiten in der Anhörungsbehörde insgesamt neun Mitarbeiter/-innen, davon drei in Teilzeit, die allerdings neben Bundesfern- und Landesstraßen auch für kommunale Straßen, Eisenbahnen und Straßenbahnen zuständig sind. Eine personenscharfe Aufteilung ist nicht möglich. Wie überall, sind Vertretungsregelungen für die üblichen Abwesenheiten geregelt. Allgemeine Regelungen für den Umgang mit längeren Ausfallzeiten von Mitarbeitern/Mitarbeiterinnen gibt es nicht. Hierauf ist im Einzelfall zu reagieren.

Frage 85:

Gibt es derzeit einen Planungsvorlauf für bestimmte Bundes- und Landesstraßen? Wenn ja, für welche Abschnitte und für wie viele Kilometer?

Zu Frage 85:

Eine Reihe von Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen befindet sich in unterschiedlichen Planungsständen. Siehe Anlage zu Frage 22 und 37 sowie Antwort zu Frage 24, 39, 56 und 57. Damit ist ein hinlänglicher Planungsvorlauf gegeben.

Frage 86:

Wie viele Mitarbeiter hat der Landesbetrieb Straßenwesen (bitte jeweils für die Jahre 2005 – 2013 und getrennt nach Mitarbeitern im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen und vom Land finanzierten Mitarbeitern aufschlüsseln)? Wie verteilt sich diese Mitarbeiterzahl auf die Zentrale und die vier Niederlassungen des Landesbetriebs Straßenwesen?

Frage 87:

Wie wird sich laut Personalentwicklungsplan die Mitarbeiterzahl in den nächsten Jahren bis 2019 entwickeln (bitte in Jahresscheiben und getrennt nach Mitarbeitern im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen und vom Land finanzierten Mitarbeitern aufschlüsseln)? Wie sind die entsprechenden Kennzahlen heruntergebrochen auf die Zentrale und die vier Niederlassungen des Landesbetriebs Straßenwesen?

Zu Frage 86 und 87:

Zum 01.01.2013 wurden die bisherigen regionalen Niederlassungen und die Zentrale zugunsten einer Spartenstruktur aufgelöst. Zur neuen Unternehmensstruktur siehe Antwort zu Frage 90 sowie Anlage 10.

Frage 88:

Ist der Landesbetrieb Straßenwesen nach Einschätzung der Landesregierung personell und fachlich ausreichend aufgestellt, um eine ausreichende Aufgabenerfüllung in allen Bereichen bedenkenlos sicherstellen zu können?

Frage 90:

Welche Unternehmensumstrukturierungen im Landesbetrieb wurden in Folge der Personalreduzierungen im Jahr 2013 umgesetzt?

Frage 91:

Welche Änderungen traten mit der Umstellung der Unternehmensstruktur zu Gunsten einer Spartensteuerung (siehe Bogumil-Gutachten der EK 5/2, S. 29f.) seit dem 1.1.2013 in Kraft und welche konkreten Auswirkungen hat dies auf die Arbeit des Landesbetriebes?

Frage 93:

Hat die Anfang 2013 abgeschlossene Neustrukturierung des Landesbetriebs Straßenwesen nach Einschätzung der Landesregierung zu einer spürbaren Steigerung der Effektivität in der Arbeit geführt? Wenn ja, wo und wie?

Zu Frage 88, 90, 91 und 93:

Die Fragen 88, 90, 91 und 93 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Um auf die Stellenanpassung und die damit einhergehenden Engpässe in der Abdeckung von fach- und verwaltungsspezifischen Aufgaben und Bedarfen reagieren zu können wurde ein Spartenmodell mit Zentralisierung von Fachaufgaben konzipiert. Kern dieses Modells ist die Auflösung der bisher eigenständigen Niederlassungsstruktur zugunsten eindeutiger Spartensteuerung über die Vorstände und damit nach den funktionalen Kriterien „Planung und Bau“, „Betrieb und Verkehr“ sowie „Zentrale Dienste“. Der Betriebssitz befindet sich weiterhin in Hoppegarten. Dieses Modell wurde zum 01.01.2013 in Kraft gesetzt.

Die wichtigste Veränderung betrifft die bisherigen Aufgaben des Bereichs Betrieb/Verkehr in den ehemaligen Niederlassungen. Durch die Verlagerung der Aufgaben Logistik, Verkehr, Verwaltung und Bau in den Betriebssitz kann sich die „neue“ Regionalleitung vor Ort auf die operative Steuerung der Meistereien konzentrieren.

Um die Steuerung der Straßen- und Autobahnmeistereien zu gewährleisten, wurden diese den drei Regionen Ost, Süd und West zugeordnet. Jede Region ist nun nicht nur wie bisher für die Straßenmeistereien zuständig, sondern auch für jeweils 4 Autobahnmeistereien.

Die Einführung des Spartenmodells ist eine Voraussetzung, dass die Kernaufgaben des LS weiterhin wahrgenommen werden können.

Ergänzend ist zukünftig ein maßvoller Einstellungskorridor im Rahmen verfügbarer personeller und finanzieller Ressourcen erforderlich, um die administrativen, Betriebsdienst- und Bauherrenaufgaben des LS rechtssicher und effektiv erfüllen zu können.

Diese Einschätzung wird auch durch die Autoren des im Rahmen der Arbeit der Enquete-Kommission 5.2 erstellten Gutachtens „Die Zukunft der Straßenbauverwaltung in Brandenburg“ ([http://www.landtag.brandenburg.de/media_fast/5701/EK%2052_Gutachten_Bogumil - Die Zukunft der Strassenbauverwaltung in Brandenburg - Moeglichkeiten einer effizi.pdf](http://www.landtag.brandenburg.de/media_fast/5701/EK%2052_Gutachten_Bogumil_-_Die_Zukunft_der_Strassenbauverwaltung_in_Brandenburg_-_Moeglichkeiten_einer_effizi.pdf)) geteilt.

Frage 89:

Wie ist die aktuelle Altersstruktur im Landesbetrieb Straßenwesen?

Zu Frage 89:

Die aktuelle Altersstruktur Stand 31.12.2013 sieht wie folgt aus:

Tabelle 13:

<i>Altersgruppe</i>	<i>Anteil in %</i>
20 bis 29 Jahre	7,0%
30 bis 39 Jahre	11,2%
40 bis 49 Jahre	24,9%
50 bis 59 Jahre	47,9%
60 bis 65 Jahre	9,0%.

Frage 92:

Welche Ziele wurden mit der Neustrukturierung des Landesbetriebs Straßenwesen verfolgt?

Zu Frage 92:

Mit der Neustrukturierung des LS wurden folgende Ziele verfolgt:

1. Berücksichtigung der Einsparvorgaben der Landesregierung.
2. Umsetzung der Modernisierungsvorhaben der Landesregierung für die 5. Legislaturperiode.
3. Absicherung der Erfüllung der Pflichtaufgaben des LS.

Frage 94:

Welche weiteren Reformschritte sind im Jahr 2014 geplant?

Zu Frage 94:

Im Jahr 2014 beginnen die Aktivitäten zur Stufe 3 der Unternehmensentwicklung, die Erarbeitung einer Konzeption zu einer Reorganisation der Straßen- und Autobahnmeistereien.

Frage 95:

Wie bewertet die Landesregierung die Kritik aus der Bauwirtschaft, dass mit der Umstrukturierung des Landesbetriebs Straßenwesen ein immer größerer Verlust an Entscheidungskompetenz vor Ort – und damit Effizienz – einhergegangen sei?

Zu Frage 95:

Auch mit der neuen Struktur ist die Entscheidungskompetenz gegeben.

Frage 96:

Wie viele Mitarbeiter hat der Landesbetrieb Straßenwesen im Bereich Planung und Bau (bitte jeweils für die Jahre 2005 – 2013 und gemäß Personalentwicklungsplan in Jahresscheiben bis 2019 auflisten)?

Zu Frage 96:

Siehe Anlage10.

Frage 97:

Welche Finanzausstattung für externen Sachverstand hat der Landesbetrieb Straßenwesen pro Jahr und wie ist das Verhältnis der Planungsleistungen (bitte getrennt nach Bundes- und Landesstraßennetz) die vom Landesbetrieb Straßenwesen selbst und von beauftragten Büros erbracht wurden (Bitte angeben für die Jahre 2011, 2012, 2013 und 2014)?

Zu Frage 97:

Planungsleistungen werden im LS grundsätzlich an Dritte vergeben. Der LS beauftragt, überwacht und begleitet die erforderlichen Leistungen. Die Eigenleistungen des LS sind Bestandteil der Personalkosten. Explizite Zuweisungen für die Planungsleistungen des LS erfolgen nicht. Für die von den beauftragten Büros erbrachten Leistungen sind in den Jahren 2011 – 2013 folgende Aufwendungen angefallen bzw. werden im Jahr 2014 voraussichtlich erbracht:

Tabelle 14:

Jahr	Bundesfernstraßen [Mio. €]	Landesstraßen [Mio. €]
2011	17,9	9,0
2012	16,8	5,7
2013	15,6	2,2
2014	18,0	2,4

Frage 98:

Wie ist das entsprechende Verhältnis im Falle der Bauüberwachung (bitte aufgliedern nach Landes- und Bundesmitteln für die Jahre 2011, 2012, 2013 und 2014)?

Zu Frage 98:

Der LS muss als Bauherr seine ihm obliegende Bauherrenfunktion im vollen Umfang absichern. Zur Erfüllung der Aufgabe wird teilweise entsprechend HOAI das Leistungsbild der Bauüberwachung beauftragt. Ergänzend werden entsprechend der technischen Vorschriften und zur Qualitätssicherung Kontrollprüfung, Kontrollvermessung, Gutachten etc. durch entsprechend zugelassen Labore und Sachverständige beauftragt.

Betrachtet man den gesamten Aufwand, verteilen sich die Anteile insgesamt auf 50% Eigenleistung (mit Absicherung der Bauherrenfunktion) und 50% Fremdvergaben. Aufgrund der Personalentwicklung haben in den letzten Jahren die Fremdvergaben zugenommen und werden sich in den nächsten Jahren weiter erhöhen.

Folgende Aufwendungen sind bzw. werden voraussichtlich anfallen:

Tabelle 15:

Jahr	Bundesfernstraßen [Mio. €]	Landesstraßen [Mio. €]
2011	8,3	2,5
2012	7,2	2,5
2013	10,4	1,8
2014	10,0	2,5

Frage 99:

Wie viele Auftragsvergaben für Planung und Bau von Bundes- und Landesstraßen wurden in den zurückliegenden Jahren beklagt und wie viele Ausschreibungen wurden angefochten?

Zu Frage 99:

In den letzten drei Jahren gab es keine Klage gegen die Vergabe von Planungsleistungen unterhalb des EU-Schwellenwertes. Ein Vergabeverfahren für Bauleistungen aus dem Jahr 2012 wurde beklagt. Oberhalb der EU-Schwellenwerte wurde im Jahr 2013 für ein Verfahren für Planungsleistungen ein Nachprüfungsantrag gestellt. Nachfragen, Beschwerden und weitere Rügen, die jedoch nicht zu einem Nachprüfungsantrag führten, gab es für Bauleistungen in 2011 (21 Vergaben), in 2012 (13 Vergaben) und in 2013 (12 Vergaben).

Frage 100:

Wie viele der Auftragsvergaben des Landesbetriebs Straßenwesen blieben im geplanten Kostenrahmen und wie groß ist die jeweilige prozentuale Überschreitung der Vorgaben?

Zu Frage 100:

In 2013 wurden 699 Zuschläge erteilt, davon blieben 509 Verträge (73%) im Kostenrahmen, 145 Verträge (21%) wiesen eine Überschreitung von bis zu 50% auf und 45 Verträge (6%) wurden um mehr als 50% überschritten.

Insgesamt lag das Auftragsvolumen rund 5 % unter den geschätzten Kosten.

Frage 101:

Wie hoch ist die Anzahl der derzeit im Landesbetrieb Straßenwesen nicht abschließend beschiedenen bzw. strittigen Mehrkostenforderungen durch die Straßenbauunternehmen (bitte auflgliedern nach Landes- und Bundesmitteln)? Wie hat sich die Anzahl der Mehrkostenforderungen in den letzten Jahren entwickelt? Welche Gründe sind für den Anstieg der Mehrkostenforderungen ursächlich?

Frage 103:

Wie hoch ist der Prozentsatz der im Hinblick auf die Mehrkostenforderungen zu Gunsten des Landesbetriebs Straßenwesen gewonnenen gerichtlichen Auseinandersetzungen?

Zu Frage 101 und 103:

Die Fragen 101 und 103 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Begriff „Mehrkostenforderung“ ist im Bauvertragsrecht nicht definiert. Folglich gibt es im LS Brandenburg dazu keine Statistiken. Mehr- und Minderkosten, die in der Abwicklung eines geschlossenen Bauvertrages entstehen, werden in Nachträgen oder in den Schlussrechnungen erfasst. In beiden Fäl-

len können Forderungen aus mehreren Rechtsgründen enthalten sein, die man jeweils als „Mehrkostenforderung“ verstehen könnte. Die Anzahl der Nachtragsbegehren hat aufgrund des insgesamt niedrigen Preisniveaus und der sich deshalb verschärften Wettbewerbssituation stetig zugenommen.

Frage 102:

Wie werden die bisher unbearbeiteten Mehrkosten der Unternehmen im Landesbetrieb Straßenwesen bilanziert?

Zu Frage 102:

Nachträge werden im Rahmen des Nachtragsmanagements bearbeitet.

Frage 104:

Wie hoch ist der Betrag der durch den Landesbetrieb Straßenwesen anerkannten und ausgezahlten Zinsforderungen der letzten zehn Jahre, getrennt nach Jahr und Zuständigkeitsbereich?

Zu Frage 104:

Grundsätzlich können anerkannte und ausgezahlte Zinsforderungen bei folgenden Fallkonstellationen entstehen:

- 1) Aus Zahlungsverzug einer als berechtigt anerkannten Forderung des Auftragnehmers auf Grundlage einer bereits bestehenden vertraglichen Vereinbarung (Stichwort: „verspätete Zahlung“). Ausgezahlte Zinsforderungen dieser Art sind ein Ausnahmefall und rechtfertigen nicht den Aufwand der statistischen Auswertung.
- 2) Aus Zahlungsverzug einer als berechtigt anerkannten Forderung des Auftragnehmers, die jedoch einer zusätzlichen Vereinbarung (Stichwort: „Nachtrag“, „Bearbeitungszeiten von Nachträgen“) bedarf. Ob ein Anspruch auf Zinsen besteht, hängt von der Frage ab, wann Fälligkeit eintritt. Bis Mitte des Jahres 2012 galt als Voraussetzung der Fälligkeit die Existenz der vertraglichen Grundlage eines geschlossenen Nachtrags. Gemäß diesem Grundsatz fielen Zinsen regelmäßig nicht an, so dass eine Statistik entbehrlich war. Zur neuen Rechtslage liegen wegen der kurzen bisherigen Geltungsdauer der geänderten VOB/B noch keine statistisch auswertbaren Daten vor.
- 3) Bei gerichtlicher Feststellung eines monetären Anspruches zugunsten des Auftragnehmers wird dieser mit dem gerichtlich festgestellten Zinsanspruch in Summe gemäß der geltenden Kostenordnung aus dem entsprechenden (Bau-)Titel getragen. Eine separate Erfassung des Zinsanteils ist nicht vorgesehen und wird entsprechend vom LS Brandenburg nicht geführt.

Frage 105:

Zu wessen Lasten gehen die Zinszahlungen? Trägt auch der Bund bei Zinsansprüchen seinen Anteil oder steht das Land allein in der Verantwortung?

Zu Frage 105:

Grundsätzlich können Zinsansprüche bei folgenden Fallkonstellationen entstehen:

- a) Bei Zahlungsverzug einer als berechtigt anerkannten Forderung des Auftragnehmers. Zinsansprüche hieraus sind i. d. R. vom Auftraggeber zu tragen, im Regressfall ist dies die Landesverwaltung.
- b) Bei gerichtlicher Feststellung eines monetären Anspruches zugunsten des Auftragnehmers entsprechend der gerichtlichen Feststellung des Zinsanspruchs. Die Zinsansprüche werden in diesem Fall vom Träger der (Straßen-) Baulast getragen.

Frage 106:

Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung darüber, dass aufgrund des Personalmangels im Landesbetrieb Straßenwesen die Bearbeitungsfristen gemäß der Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen nicht eingehalten werden?

Frage 107:

Unternehmen beklagen nicht VOB konforme Bearbeitungsfristen. Wie sind diese Abweichungen gegenüber der VOB zu begründen?

Zu Frage 106 und 107:

Die Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen (VOB/B 2012) enthält zwei neue wesentliche Fristen, die zu erheblich verkürzten Prüfzeiträumen bei der Abwicklung von Verträgen führen.

1. Fälligkeit des Anspruches aus Schlusszahlung 30 Kalendertage nach Zugang der Schlussrechnung (Regelfall)
2. Zahlungsverzug des Auftraggebers 30 Kalendertage nach Zugang der Rechnung oder der Aufstellung bei Abschlagszahlungen (Regelfall), wenn der Auftragnehmer seine vertraglichen und gesetzlichen Pflichten erfüllt und den fälligen Endbetrag nicht rechtzeitig erhalten hat.

Dabei ist zu beachten, dass die Frist unter 2. seit Inkrafttreten der VOB/B 2012 auch für Nachtragsleistungen gilt, unabhängig davon, ob eine Einigung über die Vergütung der Leistung (Nachtragsvereinbarung) zum Zeitpunkt der Rechnungslegung erzielt wurde. Es ist zulässig, dass der Auftragnehmer die Nachtragsangebote erst mit der Rechnung einreicht, ohne dass es eine Fristverlängerung für den Auftraggeber bzgl. der Zahlung gibt.

Die ordnungsgemäße Prüfung von Schlussrechnungen sowie von Nachträgen zu Straßenbauverträgen muss den Anforderungen der Haushaltsordnungen entsprechen. Die sachgerechte Prüfung erfordert neben fachlichem Sachverstand stetig zunehmend juristische Kenntnisse aus anderen Rechtsbereichen neben dem Bauvertragsrecht. Dies geht mit einem erhöhten Zeitbedarf für eine ordnungsgemäße Rechnungsprüfung einher. Zurückzuführen ist dies auf in das Vertragsverhältnis hineinwirkende vergaberechtliche Regelungen, deren Umfang und Schwierigkeitsgrad sich in den letzten ca. 5 – 7 Jahren ganz erheblich erhöht hat („Kohärenz“). Die ganz konkreten Auswirkungen dieser neuen Zinsvorschriften können derzeit noch nicht abschließend benannt werden (siehe Antwort zu Frage 104 (2)).

Frage 108:

Wie lange dauert die Anerkennung und Zahlung von Zwischen-, Teilschluss- und Schlussrechnungen im Zeitraum 2009 – 2013, unterteilt nach Jahren und Regionalbereichen?

Zu Frage 108:

Eine derartige Statistik führt der LS nicht.

Frage 109:

Trifft es im Fall von Mehrkostenforderungen zu, dass von Seiten des Landesbetriebs Straßenwesen zur Lösung der Gerichtsweg bevorzugt wird und wenn ja, was sind die Gründe?

Zu Frage 109:

Der LS richtet seine Entscheidungen an den Haushaltsordnungen des Bundes und des Landes aus. Nach Prüfung der Berechtigung und Höhe der Forderungen entscheidet er nach fachlichen Gesichtspunkten über deren Anerkennung oder Ablehnung. Die Entscheidung, den Gerichtsweg zu beschreiten, trifft nicht der Auftraggeber. Ob es dann im gerichtlichen Verfahren zu einer Entscheidung kommt oder

ein Vergleich geschlossen wird, wird gemäß § 58 LHO bzw. § 58 BHO unter Berücksichtigung aller tatsächlichen Umstände und unter Abwägung aller Risiken entschieden.

Frage 110:

Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer sieht das Vertragswerk die Anrufung einer vorgesetzten Dienststelle vor (VOB Teil B, § 18 Abs. 2). Hierbei sieht das Vertragswerk eine Frist von 2 Monaten vor.

- a. Wie lang sind die tatsächlichen Fristen zwischen Anrufung der Dienststelle und der tatsächlichen Terminierung?
- b. Ist es richtig, dass die vorgesetzte Dienststelle nicht wie üblich das Ministerium ist, sondern nur der Landesbetrieb? Wenn ja, warum wird von den vorgesehenen Vertragsbedingungen abgewichen?
- c. Wie viele Verfahren nach § 18 Abs. 2 VOB wurden in den letzten fünf Jahren pro Jahr durchgeführt und mit welchem Ergebnis?
- d. Wie viele der abgelehnten/erfolglosen Verfahren nach § 18 Abs. 2 VOB mündeten in gerichtliche Auseinandersetzungen mit welchem Ergebnis?
- e. Wie hoch ist der Prozentsatz der zu Gunsten des Landesbetriebs Straßenwesen gewonnenen gerichtlichen Auseinandersetzungen in Bezug auf abgelehnte/erfolglose Verfahren nach § 18 Abs. 2?

Zu Frage 110:

zu a) In den vergangenen fünf Jahren ergab sich eine durchschnittliche Bearbeitungszeit von 8-10 Monaten.

zu b) Die Anträge nach § 18 Abs. 2 VOB/B sind an das MIL in der Funktion der „Vorgesetzten Stelle“ i.S. der Norm zu richten. Die Bearbeitung erfolgt im LS. Das ML hat sich vorbehalten, in Einzelfällen den Vorgang an sich zu ziehen.

zu c) Tabelle 16:

zu c) Jahr	Anzahl bearbeitete Verfahren	Zurückweisung	Antragsrücknahme	Klagen
2009	11	2	0	1
2010	9	1	1	0
2011	11	2	1	1
2012	13	4	0	4
2013	14	1	0	0

zu d) + e) In den vergangenen fünf Jahren mündeten sechs Verfahren in gerichtliche Auseinandersetzungen. Von diesen ist lediglich ein Verfahren negativ für den LS beschieden worden. Allerdings steht hier noch das Ergebnis eines Antrages auf Zulassung zur Revision zum BGH aus.

Frage 111:

Wie viele Mitarbeiter hat der Landesbetrieb Straßenwesen im Bereich Betrieb und Verkehr (bitte jeweils für die Jahre 2005 – 2013 und getrennt nach Mitarbeitern im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen und vom Land finanzierten Mitarbeitern aufschlüsseln)?

Zu Frage 111:

Siehe Anlage 10.

Frage 112:

Wie wird sich die Mitarbeiterzahl im Bereich Betrieb und Verkehr gemäß Personalentwicklungsplan bis 2019 entwickeln (bitte in Jahresscheiben und getrennt nach Mitarbeitern im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen und vom Land finanzierten Mitarbeitern aufschlüsseln)?

Zu Frage 112:
Siehe Anlage 10.

Frage 113:
Wie lautet der heutige Altersdurchschnitt der Mitarbeiter im Bereich Betrieb und Verkehr? Wie hoch wird der Altersdurchschnitt gemäß Personalentwicklungsplanung im Jahr 2019 sein?

Frage 114:
Welche Strategien und Konzepte werden verfolgt, um einer übermäßigen Überalterung des Personals entgegenzuwirken?

Zu Frage 113 und 114:
Der Altersdurchschnitt im Bereich Betrieb und Verkehr mit Stand vom 31.12.2013 liegt bei 47,93 Jahren.

Der Altersdurchschnitt im Bereich Betrieb und Verkehr mit Stand vom 01.01.2019 wird mit 47,62 Jahren errechnet und ist bis zum Jahr 2019 stabil. Der prognostizierte leichte Rückgang des Altersdurchschnitts liegt darin begründet, dass jährlich voraussichtlich 10 ausgebildete Straßenwärter in unbefristete Arbeitsverhältnisse übernommen werden können.

Nach den Vorgaben der Personalbedarfsplanung 2018 kann nur eine punktuelle Verbesserung der Altersstruktur durch Neueinstellungen realisiert werden. Im Rahmen eines Einstellungskorridors ist beabsichtigt, mindestens den Altersdurchschnitt zu halten.

Frage 115:
Wie hoch ist der Frauenanteil im Bereich Betrieb und Verkehr?

Zu Frage 115:
Im Bereich Betrieb und Verkehr sind derzeit insgesamt 238 Frauen beschäftigt. Dies entspricht einem Anteil von 17,4 %.

Frage 116:
Wie hoch sind die jeweilige Mitarbeiteranzahl und der Frauenanteil in den 33 Straßenmeistereien und 12 Autobahnmeistereien?

Zu Frage 116:
In den 33 Straßenmeistereien sind derzeit insgesamt 724 Personen beschäftigt. Davon sind 56 weibliche Beschäftigte. Dies entspricht einem Anteil von 7,7 %.
In den 12 Autobahnmeistereien sind derzeit insgesamt 373 Personen beschäftigt. Davon sind 35 weibliche Beschäftigte. Dies entspricht einem Anteil von 9,4 %.

Frage 117:
Wie viele Kilometer Straße werden jeweils von den 33 Straßenmeistereien und 12 Autobahnmeistereien betreut?

Zu Frage 117:
Siehe Anlage 11.

Frage 118:
Wie hoch sind die aktuellen Zugriffszeiten der einzelnen Straßen- und Autobahnmeistereien?

Zu Frage 118:
Der Begriff Zugriffszeiten lässt unterschiedliche Interpretationen zu.

1) Arbeitszeit und Rufbereitschaft

Die Arbeitszeiten in den Straßen- und Autobahnmeistereien sind i.d.R. Montag bis Donnerstag von 6.30 – 15.30 Uhr und am Freitag von 6.30 – 12.45 Uhr.

Darüber hinaus besteht eine Erreichbarkeit der Meistereien im Rahmen der Rufbereitschaft. In den Straßenmeistereien besteht eine Rufbereitschaft von Dienstschluss bis 22.00 Uhr und an den Wochenenden von 6.30 – 22.00 Uhr.

In den Autobahnmeistereien besteht eine 24-stündige Erreichbarkeit an allen Tagen.

2) Zugriffszeiten in Bezug auf den Einsatzort

Innerhalb der regulären Dienstzeit beträgt die Zugriffszeit für alle Meistereien maximal 30 min bis zum Einsatzort. Die Zugriffszeit in der Rufbereitschaft besteht aus der Anfahrt vom Wohnort zur Meisterei und der Fahrt zur Einsatzstelle. Hier kann in der Regel von einer Zugriffszeit zwischen 60 min – 90 min ausgegangen werden.

Die Zugriffszeiten innerhalb des Winterdienstes bestehen aus der Anfahrt vom Wohnort oder Start direkt ab Meistereistandort. Daraus folgt eine Zugriffszeit von 5 min bis maximal 120 min, je nach Einsatzort innerhalb des zu betreuenden Netzes.

Frage 119:
Sind im Zuge der weiteren Entwicklung des Landesbetriebs Straßenwesen Zusammenlegungen von Straßen- und Autobahnmeistereien geplant? Welche Überlegungen/ Untersuchungen gibt es diesbezüglich in der Landesregierung/im Landesbetrieb Straßenwesen?

Zu Frage 119:
Der LS hat im Rahmen seiner Unternehmensentwicklung (sog. 2. Stufe) den Betriebsdienst und damit die 45 Autobahn- und Straßenmeistereien in drei Regionalbereiche (Ost, Süd, West) zusammengeführt. Es sind seit dem 01.01.2013 in jeder der drei Regionen jeweils 4 Autobahnmeistereien und 11 Straßenmeistereien einer Führungsstruktur und Organisationseinheit zugeordnet. Im Jahr 2014 sollen weitere Untersuchungen zur Optimierung des Betriebsdienstes, insbesondere der Reorganisation der Autobahn- und Straßenmeistereien, (3. Stufe der Unternehmensentwicklung) vorbereitet werden.

Frage 120:
Welcher Anteil von Leistungen im Bereich Betrieb und Verkehr wird derzeit vom Landesbetrieb Straßenwesen an Dritte vergeben?

Zu Frage 120:
Auf Grundlage der direkten Kosten für Eigen- und Fremdleistungen, die im Jahr 2013 für die Leistungen im Straßenbetriebsdienst im LS angefallen sind, wurde eine Vergabequote an Dritte von durchschnittlich 60 % ermittelt.

Straßenkategorie		Basis Zustands- erfassung	aktuelle Zustandswerte in %			
			sehr gut (1,0-1,49)	ausreichend (1,5-3,49)	schlecht (3,5-4,49)	sehr schlecht (4,5-5,00)
Bundesautobahnen	Strecken	ZEB 2010	66,8	25,8	4,8	2,6
Bundesstraßen	Freie Strecken	ZEB 2012	57,6	24,2	8,3	9,9
	Ortsdurchfahrten	ZEB 2012	24,1	41,5	21,6	12,8
Landesstraßen (Grundnetz)	Freie Strecken	ZEB 2010	40,3	33,2	16,4	10,1
	Ortsdurchfahrten	ZEB 2010	14,1	26,4	28,9	30,6
Landesstraßen (Grünes Netz)	Freie Strecken	ZEB 2010	23,3	32,4	21,1	23,2
	Ortsdurchfahrten	ZEB 2010	11,0	26,1	27,7	35,2

Anlage 2

Stand 01/2014

Große Anfrage 34: Anlage zu Frage 13

Einschränkung der Tragfähigkeit und der Fahrbahnbreite von Brücken in der Baulast des Bundes und des Landes

Bundesautobahnen: Ü-Bauwerke

Staßenbezeichnung	Tonnage- begrenzung, Fahrbahnein- schränkungen	Bauwerksname	Ort	Landkreis
A 12	12t	Brücke im Zuge eines Weges über die A 12/	FRANKFURT/ODER	Frankfurt (Oder)
A 10	16t	Brücke im Zuge eines Weges über die A 10/	BORGSDORF	Landkreis Oberhavel
A 11	16t	Brücke im Zuge eines Weges über die A 11/	FINOWFURT	Landkreis Barnim
A 10	16t	Brücke im Zuge einer Straße über die A 10/	BIRKENWERDER	Landkreis Oberhavel
A 24	24t	Brücke im Zuge eines Weges über die A 24/	TARMOW	Landkreis Ostprignitz-Ruppin
A 10	24t	Brücke im Zuge eines Weges über die A 10/	GÖHLSDORF	Landkreis Potsdam-Mittelmark
A 10	24t	Brücke im Zuge eines Weges über die A 10/	KEMNITZ	Landkreis Potsdam-Mittelmark
A 24	24t	Brücke im Zuge der K 7024 über die A 24/	NETTELBECK	Landkreis Prignitz
A 24	für GST gesperrt	Brücke im Zuge eines Weges über die A 24/	FRETZDORF	Landkreis Ostprignitz-Ruppin
A 10	für GST gesperrt	Brücke im Zuge eines Weges über die A 10/	BERGFELDE	Landkreis Oberhavel

GST: Großraum- und Schwerlasttransport

Anlage 2

L 59	16t	Brücke über den Röderkanal/	Reichenhain	Landkreis Elbe-Elster
L 122	21t, Fahrbahneinengung	Brücke über die Löcknitz/	Mesekow	Landkreis Prignitz
L 902	28t, Fahrbahneinengung	Brücke über die DB AG/	Golm	Landkreis Potsdam-Mittelmark
L 851	Fahrbahneinengung	Brücke über die Nieplitz/	Treuenbrietzen	Landkreis Potsdam-Mittelmark
L 911	Fahrbahneinengung	Brücke über die Seeverbindung Beetzsee/Pählbrücke	Butzow	Landkreis Potsdam-Mittelmark
L 373	Fahrbahneinengung	Brücke über ein Gewässer/	Groß Lindow	Landkreis Oder-Spree
L 373	Fahrbahneinengung	Brücke über den Friedrich-Wilhelm-Kanal/	Groß Lindow	Landkreis Oder-Spree
L 65	Fahrbahneinengung	Brücke über die Kleine Elster/	Wahrenbrück	Landkreis Elbe-Elster
L 771	Strecke L 771 für den Durchgangsverkehr gesperrt - zugelassen für landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge sowie Fahrräder	Brücke über die Alte Nuthe/	Gröben	Landkreis Potsdam-Mittelmark
L 258	Vorrangregelung bei Gegenverkehr	Brücke über den Köhntop/	Trebenow	Landkreis Uckermark
L 963	für GST gesperrt	Brücke über die Havel/	Milow	Landkreis Havelland
L 40	für GST gesperrt	Brücke über den Storkower Kanal	Wolzig	Landkreis Dahme-Spreewald
L 35	für GST gesperrt	Brücke über die Spree/	Fürstenwalde	Landkreis Oder-Spree
L 72	für GST gesperrt	Brücke über das Schweinitzer Fließ/	Schönwalde	Landkreis Elbe-Elster

GST: Großraum- und Schwerlasttransport

Anlage 2

Bundesstraßen

Staßenbezeichnung	Tonnage- begrenzung, Fahrbahnein- schränkungen	Bauwerksname	Ort	Landkreis
B 122	21t	Brücke über den Rhin/	Zippelsförde	Landkreis Ostprignitz-Ruppin
B 96	für GST gesperrt	Brücke über die DB/	Dannenwalde	Landkreis Oberhavel

GST: Großraum- und Schwerlasttransport

Landesstraßen

Staßenbezeichnung	Tonnage- begrenzung, Fahrbanein- schränkungen	Bauwerksname	Ort	Landkreis
L 771	9t	Brücke über die Nuthe/	Gröben	Landkreis Potsdam-Mittelmark
L 902	10t, Fahrbahn- einengung	Brücke über die Wublitz/	Grube-Leest	Potsdam
L 98	10t	Brücke über den Graben/	Rathenow	Landkreis Havelland
L 581	10t	Brücke über den Graben/	Ruhland	Landkreis Oberspreewald-Lausitz
L 173	16t	Brücke über den Horster Grenzgraben/	Dreibrück	Landkreis Havelland
L 771	16t	Brücke über den Königsgaben/	Tremsdorf	Landkreis Potsdam-Mittelmark
L 166	16t	Brücke über den Rhinkanal/	Damm	Landkreis Havelland
L 40	16t	Brücke über die Dahme/	Bindow	Landkreis Dahme-Spreewald
L 220	16t	Strassenbrücke Eichhorst/Brücke ü.d.Werbellinkanal/	Eichhorst	Landkreis Barnim
L 411	16t	Brücke über die Drahendorfer Spree/	Neubrück	Landkreis Oder-Spree

	Verkehrsstärken in Kfz/24 h im Jahr 2010					
	maximale Verkehrsstärke	durchschnittliche Verkehrsstärke				
	absolut	absolut	Veränderung 2010/2000 in %	davon		
				Personenverkehr	Güterverkehr	
					absolut	davon Schwerverkehr
Autobahnen	90.885	38.107	3,5	29.400	8.707	6.359
Bundesstraßen	31.579	6.641	-7,1	5.665	976	623
Landesstraßen	57.012	3.808	-11,6	3.393	415	230

Straße	Maßnahme	Projektstand *	Kosten [Mio. €]	Bundesverkehrswegeplan	
				2003 (vB)	Anmeldung 2015 (X* = indisponibel)
A 10	AD Nuthetal - AD Potsdam	BAUV	124,2	X	X*
A 10	Umbau AD Nuthetal	fertig seit 07/2009	37,4	X	
A 10	AD Werder - AS Groß Kreutz	Maßnahme ruht	65,7	X	
A 10	6-streif. Ausbau Nordring zw. AD Havelland und AD Barnim (ehem. Schwanebeck)	thw. in Bau/PFB	171,8	X	X*
A 10	Umbau AD Barnim (ehem. Schwanebeck)	fertig seit 11/2013	57,5	X	
A 10	AD Bernau - AS Hellersdorf	fertig seit 07/2006	129,8	X	
A 10	nördlich AS Spandau bis südlich AD Havelland	keine Planung	138,1		X
A 10	nördl. AD Werder bis nördl. AS Spandau	keine Planung	429,9	X	X
A 12	östl. AD Sprecau - westl. AS Frankfurt (Oder) - Mitte (vorher bis West) (6-streifiger Ausbau)	keine Planung	393,2		X
A 13	südl. AK Schönefelder Kreuz bis nördl. AD Spreewald	keine Planung	372,7		X
A 14	Lgr. ST/BB - Lgr. BB/MV VKE 4: Wittenberge - AS Karstädt VKE 3.2b: Lgr. ST/BB - AS Wittenberg	PFST/in Bau	285,0	X	X
A 24	nördl. AS Neuruppin bis süd. AD Wittstock/ Dosse	keine Planung	201,6		X
A 24	nördl. AS Kremmen - nördl. AS Neuruppin (6-streifiger Ausbau)	PFB	195,2	X	X
A 113	Lgr. BE/BB - AK Schönefeld	fertig seit 05/2008	95,6	X	
B 1	OU Potsdam (B 1 - B 2)	keine Planung	20,0	X	
B 1	OU Potsdam (B 2 - L 40)	keine Planung	13,4	X	
B 1	Potsdam/Werder - A 10	keine Planung	18,6	X	
B 1	OU Herzfelde	1.+2. BA fertig seit 06/2001; 3. BA in Bau	18,5	X	
B 1	OU Tasdorf	keine Planung	9,7	X	X
B 1	OU Kletz/Küstrin	fertig seit 12/2008	28,2	X	
B 1/167	OU Seelow	fertig seit 06/2005	36,7	X	
B 2	OU Michendorf	fertig seit 12/2005	11,1	X	
B 2	OU Schwedt/Vierraden	z. T. fertig seit 12/2003, z. T. PVB	49,1	X	
B 2n	OU Parstein	keine Planung	3,0	X	
B 2n	OU Neuendorf	keine Planung	3,4	X	
B 2n	B 2 - Neuklinkendorf	keine Planung	8,5	X	
B 2n	OU Oderberg/Neuenhagen	keine Planung	8,3	X	
B 5	A 10 - Lgr. BB/BE	fertig seit 12/2003	45,3	X	
B 5	OU Nauen - OU Wustermark	fertig seit 04/2007	6,6	X	
B 5	OU Lietzow	keine Planung	1,9	X	
B 5	OU Berge	keine Planung	2,0	X	
B 5	OU Perleberg	Planung ruht	3,9	X	
B 5	OU Bückwitz	keine Planung	5,3	X	X
B 87	OU Müllrose	fertig seit 11/2005	19,1	X	
B 87	OU Luckau	fertig seit 06/2004	17,6	X	
B 87	OU Markendorf	LB	9,6	X	X
B 87	OU Biebersdorf	keine Planung	4,7	X	X
B 87	OU Mittweide	keine Planung	3,0	X	X
B 87	OU Trebatsch/ Sabrodt	keine Planung	13,5	X	X
B 87	OU Ranzig	keine Planung	7,2	X	X
B 87	OU Lübben	LB	52,2	X	X
B 87	OU Leibchel	keine Planung	4,2	X	X
B 87	OU Wüstermarke	keine Planung	11,3	X	X
B 87	OU Langengrassau	keine Planung		X	X
B 87	OU Duben	keine Planung	10,7	X	X
B 87	OU Hohenbucko	keine Planung	5,6	X	X
B 87	OU Naundorf	keine Planung	3,7	X	X
B 87	OU Schlieben	keine Planung	8,4	X	X
B 87	OU Kolochau	keine Planung	3,4	X	X
B 87	OU Löhsten	VOPL	4,2	X	X
B 87/101	OU Herzberg	LB/keine Planung	33,5	X	X
B 96	Lgr. BE/BB - AS Rangsdorf	fertig seit 12/2006	60,3	X	
B 96	OU Fürstenberg	LB	30,9	X	X
B 96	OU Gransee/ Altludersdorf	LB	25,7	X	X
B 96	OU Löwenberg/Teschendorf (s+n B 167)	PFST	96,1	X	X
B 96	OU Oranienburg	fertig seit 07/2003	52,7	X	
B 96	OU Groß Machnow	keine Planung	9,7		X

Straße	Maßnahme	Projektstand *	Kosten [Mio. €]	Bundesverkehrswegeplan	
				2003 (vB)	Anmeldung 2015 (X* = indisponibel)
B 167	/158 OU Bad Freienwalde (West)	LB	21,9	X	X
B 167	OU Vevais	keine Planung	5,1	X	X
B 167	OU Kunersdorf	keine Planung	3,5	X	
B 167	OU Gottesgabe	keine Planung	2,4	X	
B 167	OU Neuhardenberg	keine Planung	8,9	X	X
B 167	OU Platkow/ Gusow	keine Planung	16,8	X	X
B 167	OU Dolgelin/ Libbenichen	LB	14,5	X	X
B 168	OU Peitz	keine Planung	3,5	X	
B 168	OU Pfaffendorf	keine Planung	4,9	X	X
B 168	OU Groß Rietz	keine Planung	5,0	X	X
B 169	OU Drebkau	fertig seit 12/2009	26,3	X	
B 169	OU Senftenberg	fertig seit 09/2008	39,8	X	
B 169	OU Elsterwerda	ROV	19,7	X	X
B 169	OU Plessa	ROV	16,2	X	X
B 169	OU Allmosen	VOPL	7,7	X	X
B 169	OU Lindchen	VOPL	6,5	X	X
B 169	OU Neupetershain/ Nord	VOPL	8,2	X	X
B 169	OU Schwarzheide/ Ost	keine Planung	9,3	X	X
B 169	OU Klein Gaglow/ Annahof/ Klein Oßnig	keine Planung	13,4		X
B 169	OU Gröditz	Planung durch Sachsen	33,9	X	X
B 179	OU Königs Wusterhausen	fertig seit 12/2013	14,9	X	
B 183	OU Marxdorf	keine Planung	2,2	X	
B 183	OU Lausitz	keine Planung	3,9	X	
B 183	OU Bad Liebenwerda	in Bau	29,1	X	X*
B 188	OU Rathenow	fertig seit 09/2010	37,3	X	
B 189	OU Perleberg einschl. Perleberg - Weisen	fertig seit 12/2002	22,4	X	
B 189	OU Weisen	fertig seit 10/2003	13,6	X	
B 189	OU Kuhbier	fertig seit 11/2013	15,3	X	
B 189	OU Groß Pankow	VOPL	3,2	X	
B 189	OU Retzin	keine Planung	1,3	X	
B 189n	OU Kernitz	LB	3,9	X	
B 189	OU Heiligengrabe	LB	11,8	X	X
B 189	Neubau Mirow-Wittstock/Dosse (Abschnitt Brandenburg)	LB	19,7	X	X
B 189	OU Wittstock/Dosse	LB	22,3	X	X
B 189	OU Babitz	LB	3,0	X	X
B 189n	OU Pritzwalk	fertig seit 12/2007	33,7	X	
B 190	B 190n LG ST/BB - B 102	LB	45,8	X	X
B 190n	OU Breddin	LB	4,2	X	
B 190n	OU Stüdenitz	LB	2,6	X	
B 246	OU Trebbin, 2. BA	keine Planung	3,7	X	
B 246	OU Bornow	keine Planung	1,6	X	
B 246	B 112 - BGr D/PL und GÜ Elsenhüttenstadt/N	LB	20,9	X	X
B 246	OU Beeskow-Schneeberg	keine Planung	9,8	X	X

Projektstand*:

BAUV	Beurteilung
PFB	Planfeststellungsbeschluss
PFST	Im Planfeststellungsverfahren
RE	Richtlinienentwurf
LB	Linienbestimmung/Linienbestätigung
ROV	Raumordnungsverfahren
VOPL	Vorplanung

Erläuterung zu den aufgeführten Maßnahmen:

Es sind Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs des auf der Grundlage des BVWP 2003 am 01.07.2004 (mit dem Fünften Gesetz zur Änderung des Fernstraßenbaugesetzes) beschlossenen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen sowie die für den BVWP 2015 neu angemeldeten Maßnahmen aufgeführt. Für zum BVWP 2015 angemeldete Maßnahmen, die mit Planungsstand "keine Planung" versehen sind, wurden die Kosten nach der vom Bund vorgegebenen Methodik ermittelt. Maßnahmen in fortgeschrittener Planung enthalten die sich aus dem jeweiligen Planungsstand ergebenden Kosten. Für die Maßnahmen aus dem BVWP 2003, die nicht wieder angemeldet werden, ist der Kostenstand 2004 angegeben.

Erläuterungen zu Anlage 5

Die geplanten Erhaltungsmaßnahmen sind in die Tabellen einzugeben bzw. zu aktualisieren, die Kosten getrennt nach Straßenbefestigungen (FB), Bauwerken (BW) und sonstigen Anlagenteilen (SAT).

Für die BAB sind dabei die Erhaltungsbereiche mit Nummer und Ausdehnung (keine Kilometrierung oder Stationierung) und die Kosten für die einzelnen Erhaltungsbereiche summarisch anzugeben. Dabei wird davon ausgegangen, dass Einzelmaßnahmen gem. ARS 26/2001, d.h. für Straßenbefestigungen I2-, E1- und E2-Maßnahmen, für Bauwerke Einzelmaßnahmen > 1,0 Mio. €, aus dem Streckenband ersichtlich sind.

Für die BStr sind gem. ARS 26/2001 Einzelmaßnahmen > 5,0 Mio. € (für FB und SAT) sowie > 1,0 Mio. € (für BW) einzutragen.

Pauschalbeträge für Straßenbefestigungen (U- bzw. I1-Maßnahmen), Bauwerke (< 1,0 Mio. €) sowie sonstige Anlagenteile sind bei BAB nach Möglichkeit unter den einzelnen Erhaltungsbereichen, sonst in der Zeile Pauschale, anzugeben.

Die Spalten 3a-c und 3 - 9 sowie die Zeilen 150, 201, 250, 251 und 258 sind Rechenfelder.

Legende zu Anlage 5

Straßenbefestigungen:

BAU- LICHE ERHAL- TUNG	<i>(örtlich-punktueller oder kleinflächiger Maßnahmen)</i>	
	BAULICHE UNTERHALTUNG (z.B. Vergießen von Rissen, kleinflächige Flickarbeiten)	
	INSTAND- SETZUNG	I1 - auf der Deckschicht (z.B. Oberflächenbehandlung, Dünnschichtbelag)
		I2 - an der Deckschicht (z.B. Hoch-/Tiefereinbau der Deckschicht)
	<i>(größere flächige Maßnahmen)</i>	E1 - an der Decke (z.B. Hoch- oder Tiefereinbau der Decke)
	ERNEUERUNG	E2 - an Tragschicht(en) / am Oberbau (z.B. Verstärkung, Tiefereinbau der Tragschicht)

Maßnahmeart:

- U Bauliche Unterhaltung (Instandhaltung):
Bauliche Maßnahmen kleineren Umfangs zur Substanzerhaltung von Verkehrsflächen, die mit geringem Aufwand in der Regel sofort nach dem Auftreten eines örtlich begrenzten Schadens von Hand oder maschinell ausgeführt werden.
- I Instandsetzung:
Bauliche Maßnahmen zur Substanzerhaltung oder zur Verbesserung von Oberflächeneigenschaften von Verkehrsflächen, die auf zusammenhängenden Flächen in der Regel in Fahrstreifenbreite bis zu einer Dicke von 4 cm ausgeführt werden.
- E Erneuerung:
Vollständige Wiederherstellung einer Verkehrsflächenbefestigung oder Teilen davon, sofern mehr als die Deckschicht betroffen ist. Dies kann durch Aufbringen neuer Schichten auf die vorhandene Befestigung im Hocheinbau oder durch Ersatz entsprechender Schichten im Tiefereinbau oder durch Kombination von Hoch- und Tiefereinbau erfolgen.

Brücken- und Ingenieurbauwerke:

Maßnahmeart:

- A Instandsetzung:
Bauliche Maßnahmen größeren Umfangs, die der Wiederherstellung des planmäßigen Zustandes eines Bauwerkes oder seiner Einzelteile dienen.
- B Erneuerung:
Ersatz von ganzen Bauwerken bzw. Bauwerksteilen durch Abbruch und Neubau, durch die die volle Gebrauchsfähigkeit wieder hergestellt wird.
- C Verstärkung:
Maßnahmen zur Erhöhung bzw. Wiederherstellung der zul. Verkehrslast.
- D Umbau:
Umbaumaßnahmen, i.d.R. zur kapazitiven Erweiterung.

Erhaltungsprogramm Bundesfernstraßen

GA 34 - Anlage zu Frage 32

Land Brandenburg

Stand: 05.09.2013

- Ausgabenansätze (Erhaltung) in Mio € -

B-Str.	Bezeichnung	Summe 2013-2017	Summe 2013-2017	Summe 2013-2017	Summe 2013-2017	2013	2013	2013	2013	2014	2014	2014	2014	2015	2015	2015	2015	2016	2016	2016	2016	2017	2017	2017	2017	n. 2017	n. 2017	n. 2017	n. 2017
		FB	BW	SAT	Gesamt	FB	BW	SAT	Gesamt	FB	BW	SAT	Gesamt	FB	BW	SAT	Gesamt	FB	BW	SAT	Gesamt	FB	BW	SAT	Gesamt	FB	BW	SAT	Gesamt
1	2	3a	3b	3c	3	4a	4b	4c	4	5a	5b	5c	5	6a	6b	6c	6	7a	7b	7c	7	8a	8b	8c	8	9a	9b	9c	9
Erhaltungsmaßnahmen																													
BAB Erhaltungsbereich																													
101	A 2 AD Werder – Landesgrenze (BB/SH)	28,7	0,2	0,0	29,0	0,3	0,2	0,0	0,6	2,1			2,1	6,2			6,2	9,2	0,0	0,0	9,2	10,9			10,9				0,0
102	A 9 AD Potsdam – Landesgrenze (BB/ST)	10,2	0,0	0,0	10,2	0,5	0,0	0,0	0,5	0,1			0,1	2,0			2,0	5,0			5,0	2,7			2,7				0,0
103	A 10 1 AD Schwanebeck – AK Schönefeld	3,6	1,7	0,1	5,5	1,2	0,2	0,0	1,4	0,8	0,5		1,3	1,6	1,0	0,1	2,8				0,0				0,0				0,0
104	A 10 2 AK Schönefeld – AD Werder	4,6	0,1	0,2	4,9	0,5	0,1	0,2	0,8	4,1			4,1				0,0				0,0				0,0				0,0
105	A 10 3 AD Werder – AS Oberkrämer	6,7	17,5	0,2	24,3	0,9	0,2	0,0	1,1	0,4	0,1		0,5			0,2	0,2		1,5		1,5	3,2	6,7		9,9	2,2	8,9	0,0	11,1
106	A 10 4 AS Oberkrämer – AS Weißensee	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,2	0,0	0,2	0,0	0,4		0,4				0,0		0,1		0,1				0,0				0,0
107	A 11 AD Schwanebeck – Landesgrenze (BB/MV)	6,2	3,5	0,5	10,3	1,7	0,4	0,2	2,3	3,5	1,6	0,3	5,3		0,4		0,4	0,8	1,2		2,0	0,3			0,3				0,0
108	A 12 AD Spreeau - Bundesgrenze (P/D)	15,4	0,3	0,1	15,8	4,1	0,0	0,1	4,2	4,2	0,3		4,4	3,0			3,0	3,0			3,0				0,0	1,1			1,1
109	A 13 1 AK Schönefeld (D/B) – AS Lübbenau	9,1	0,1	0,0	9,2	0,5	0,1	0,0	0,6	0,5			0,5	1,4			1,4	0,8			0,8				0,0	5,8			5,8
110	A 13 2 AS Lübbensu - Landesgrenze (BB/SN)	10,4	0,3	0,0	10,7	1,9	0,0	0,0	1,9	2,0	0,2		2,2	2,1			2,1				0,0	4,4	0,1		4,5				0,0
111	A 15 AD Spreewald – Bundesgrenze (D/P)	8,0	0,3	0,1	8,4	1,7	0,0	0,0	1,7	0,1	0,3		0,4	1,8			1,8	1,5			1,5	1,0		0,1	1,1	2,0			2,0
112	A 19 AD Wiltstock – Landesgrenze (BB/MV)	2,9	3,4	0,0	6,3	0,2	1,4	0,0	1,6		1,1		1,1	1,4	0,9		2,3	1,4			1,4			0,0	0,0				0,0
113	A 20 Landesgrenze (BB/MV) – AD Uckermark	3,0	0,0	0,0	3,0	2,3	0,0	0,0	2,3				0,0				0,0	0,7			0,7			0,0	0,0				0,0
114	A 24 1 Landesgrenze (MV/BB) – AS Herzprung	5,1	0,3	0,0	5,4	3,5	0,0	0,0	3,5		0,3		0,3	1,6			1,6				0,0				0,0				0,0
115	A 24 2 AS Herzprung – AS Kremmen	2,4	12,4	0,7	15,5	0,7	4,0	0,7	5,4		3,6		3,6	1,8	2,5		4,2		2,4		2,4				0,0				0,0
116	A 111 AD Oranienburg – Landesgrenze (BB/B)	0,0	0,2	0,0	0,2	0,0	0,2	0,0	0,2				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0
117	A 113 AK Schönefeld – Landesgrenze (BB/B)	0,9	0,1	0,3	1,2	0,0	0,1	0,3	0,4				0,0	0,7			0,7	0,2			0,2				0,0				0,0
118	A 114 AD Pankow – Landesgrenze (BB/B)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0
119	A 115 AD Nuhetal - Landesgrenze (BB/B)	2,0	0,0	0,0	2,0	0,8	0,0	0,0	0,6				0,0	1,4			1,4				0,0				0,0				0,0
120	A 117 AD Waltersdorfer Dreieck - Landesgrenze (BB/B)	0,3	0,0	0,0	0,3	0,3	0,0	0,0	0,3				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0
121		0,0	0,0	0,0	0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0
122		0,0	0,0	0,0	0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0
123		0,0	0,0	0,0	0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0
124		0,0	0,0	0,0	0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0
125		0,0	0,0	0,0	0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0
126		0,0	0,0	0,0	0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0
127		0,0	0,0	0,0	0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0
128		0,0	0,0	0,0	0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0
129		0,0	0,0	0,0	0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0
130		0,0	0,0	0,0	0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0
131		0,0	0,0	0,0	0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0
132		0,0	0,0	0,0	0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0
133		0,0	0,0	0,0	0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0
Pauschalen nicht zuordenbare Bereiche		32,2	11,8	15,7	59,7	3,2	1,3	1,5	6,0	6,0	1,5	3,2	10,7	6,0	2,0	2,0	10,0	8,0	2,0	3,0	11,0	5,0	2,0	1,5	8,5	0,0	3,0	4,5	13,5
Maßnahmensumme BAB		161,9	52,7	17,9	222,5	24,1	8,4	3,0	35,5	23,8	9,8	3,4	37,0	30,9	6,7	2,3	39,9	28,5	7,2	3,0	38,7	27,4	8,8	1,0	37,8	17,1	11,8	4,5	33,5

Erhaltungsprogramm Bundesfernstraßen

GA 34 - Anlage zu Frage 32

Land Brandenburg

Stand: 05.09.2013

- Ausgabenansätze (Erhaltung) in Mio € -

	B-Str.	Bezeichnung	Summe 2013-2017	Summe 2013-2017	Summe 2013-2017	Summe 2013-2017	2013	2013	2013	2013	2014	2014	2014	2014	2015	2015	2015	2015	2016	2016	2016	2016	2017	2017	2017	2017	n. 2017	n. 2017	n. 2017	n. 2017
			FB	BW	SAT	Gesamt	FB	BW	SAT	Gesamt	FB	BW	SAT	Gesamt	FB	BW	SAT	Gesamt	FB	BW	SAT	Gesamt	FB	BW	SAT	Gesamt	FB	BW	SAT	Gesamt
	1	2	3a	3b	3c	3	4a	4b	4c	4	5a	5b	5c	5	6a	6b	6c	6	7a	7b	7c	7	8a	8b	8c	8	9a	9b	9c	9
Bundesstraßen																														
201		Einzelmaßnahmen (FB > 5 Mio., BW > 1 Mio.):	52,8	38,7	0,0	91,5	7,0	4,4	0,0	11,4	10,9	9,4	0,0	20,4	15,3	12,7	0,0	28,1	10,1	9,1	0,0	19,2	3,2	1,2	0,0	4,4	0,3	1,8	0,0	2,1
202	5	03241501, EN BW 11 Br. d. Rhinakanal bei Friesack	0,0	1,5	0,0	1,5				0,0		1,3		1,3		0,2		0,2				0,0				0,0				0,0
203	5	3040500 0, Brücke über die Jäglitz in Kyritz	0,0	0,8	0,0	0,8		0,8		0,8				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0
204	5	OD Treplin (E1)	1,5	0,0	0,0	1,5				0,0				0,0	1,0			1,0	0,5			0,5				0,0				0,0
205	87	4040501 0, EN Brücke über den Umlutkanal Lübben	0,0	1,8	0,0	1,8	0,0			0,0				0,0				0,0				0,0				0,0		1,8		1,8
206	101	4547515 0, EN Brücke über die DBAG Elsterwerda	0,0	4,0	0,0	4,0				0,0		0,5		0,5		2,5		2,5		1,0		1,0				0,0				0,0
207	102	3540501 0, EN Brücke über den Pritzerber Seekanal bei Pritzerbe	0,0	1,5	0,0	1,5		1,5		1,5				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0
208	104	3244505 0, Br. d. Mühlbach Wilsdorf Ersatzbau u. erheblich Straßenbau	0,0	2,2	0,0	2,2				0,0				0,0		1,5		1,5		0,7		0,7				0,0				0,0
209	109	OD Zehdenick (I2)	1,7	0,0	0,0	1,7	0,5			0,5	1,2			1,2				0,0				0,0				0,0				0,0
209	109	2847500 0, EN Brücke über d. Verbind.-kanal in Fahrkrug; hier auch Straßenbau B109 Tempin bis L23	0,0	3,0	0,0	3,0				0,0				0,0		1,5		1,5		1,5		1,5				0,0				0,0
210	109	2846501 0, Br. d. Schulzenfließ/Hammelspring	0,0	1,2	0,0	1,2				0,0				0,0		0,8		0,8		0,4		0,4				0,0				0,0
211	156	4452503 0, EN Brücke über die Kleine Spree Spremberg	0,0	1,2	0,0	1,2				0,0		0,7		0,7		0,5		0,5				0,0				0,0				0,0
212	158	3150502 0, EN Brücke/ÖHK, in Oderberg	0,0	6,1	0,0	6,1								0,0		2,0		2,0		4,1		4,1				0,0				0,0
213	168	Groß Rietz - BÜ Pfaffendorf (E1)	0,7	0,0	0,0	0,7	0,6			0,6	0,1			0,1				0,0				0,0				0,0				0,0
214	179	3949507, EN Brücke über den Umlutkanal/ Leibsch	0,0	1,1	0,0	1,1						0,5		0,5		0,6		0,6				0,0				0,0				0,0
215	195	Brücke über die Lücknitz bei Babekuhl	0,0	1,2	0,0	1,2				0,0				0,0				0,0				0,0		1,2		1,2				0,0
216	198	Abzw. Schlepke - OE Wolfshagen (E1)	2,8	0,0	0,0	2,8				0,0	2,0			2,0	0,8			0,8				0,0				0,0				0,0
217	198	Abzw. Holzendorf - Abzw. Kutzerow (E1)	2,9	0,0	0,0	2,9				0,0				0,0	2,0			2,0	0,9			0,9				0,0				0,0
218	246	3746505 0, EN Brücke über den Nottekanal/ Teltz	0,0	1,5	0,0	1,5		0,5		0,5		0,5		0,5		0,5		0,5				0,0				0,0				0,0
219	246	Grunow - Schneeberg (E1)	0,8	0,0	0,0	0,8	0,6			0,6	0,1			0,1				0,0				0,0				0,0				0,0
220	273	3543512 0, BW 12 Brücke über den Sacrow-Paretzer Kanal	0,0	5,3	0,0	5,3		1,4		1,4		3,1		3,1		0,8		0,8				0,0				0,0				0,0
221		grundhafte Erneuerungsmaßnahmen:												0,0				0,0				0,0				0,0				0,0
222	1	KP L338 - Niederheldenstraße (E2)	1,9	0,0	0,0	1,9				0,0	0,4			0,4	1,4			1,4	0,1			0,1				0,0				0,0
223	2	Treuenbrietzen-Buchholz	3,7	0,0	0,0	3,7				0,0	2,7			2,7	1,0			1,0				0,0				0,0				0,0
224	2	OD Gartz	2,8	0,0	0,0	2,8	0,7			0,7	1,1			1,1	1,0			1,0				0,0				0,0				0,0
225	5	OD Lietzow	0,5	0,0	0,0	0,5	0,5			0,5				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0
226	87	Spreebrücke in Trebatsch (ENB)	0,0	2,7	0,0	2,7				0,0		2,0		2,0		0,7		0,7				0,0				0,0				0,0
227	101	OD Herzberg Berliner Straße	1,6	0,0	0,0	1,6	0,3			0,3	1,3			1,3	0,1			0,1				0,0				0,0				0,0
228	102	OD Dahme	3,0	0,0	0,0	3,0	0,2			0,2	0,8			0,8	0,9			0,9	0,8			0,8	0,3			0,3				0,0
229	102	OD Jüterborg	5,1	0,0	0,0	5,1				0,0	0,8			0,8	2,2			2,2	2,1			2,1				0,0				0,0
230	109	OD Tempin (E2)	1,1	0,0	0,0	1,1	0,5			0,5	0,6			0,6				0,0				0,0				0,0				0,0
231	112	OD Podelzig (E2)	1,8	0,0	0,0	1,8	0,1			0,1	1,0			1,0	0,8			0,8				0,0				0,0				0,0
232	115	OD Lübben Nord	3,1	0,0	0,0	3,1				0,0				0,0				0,0	1,0			1,0	1,8			1,8	0,3			0,3
233	158	Stadtstraße Bad Freienwalde (ENB)	0,0	2,5	0,0	2,5				0,0				0,0		1,1		1,1		1,4		1,4				0,0				0,0
234	167	Wildberg-Ganzer	1,8	0,0	0,0	1,8				0,0	1,4			1,4	0,4			0,4				0,0				0,0				0,0
235	169	OE Sedlitz - B 156 Knoten Allmosen	2,4	0,0	0,0	2,4				0,0	1,0			1,0	1,4			1,4				0,0				0,0				0,0
236	169	OD Sedlitz	1,6	0,0	0,0	1,6				0,0				0,0	0,6			0,6	0,8			0,8	0,2			0,2				0,0
237	189	Retzin - Groß Pankow	3,2	0,0	0,0	3,2	0,1			0,1	1,3			1,3	1,8			1,8				0,0				0,0				0,0
238	198	Brücke über die Sernitz in Creffenberg (ENB)	0,0	1,0	0,0	1,0		0,2		0,2		0,8		0,8				0,0				0,0				0,0				0,0
239	198	Güntherberg - Polßen (E2)	1,8	0,0	0,0	1,8	0,8			0,8	1,0			1,0				0,0				0,0				0,0				0,0
240	198	Abzw. Kutzerow - Abzw. Schlepke (E2)	3,3	0,0	0,0	3,3				0,0				0,0				0,0	3,0			3,0	0,3			0,3				0,0

Erhaltungsprogramm Bundesfernstraßen

GA 34 - Anlage zu Frage 32

Land Brandenburg

Stand: 05.09.2013

- Ausgabenansätze (Erhaltung) in Mio € -

	B-Str.	Bezeichnung	Summe 2013-2017	Summe 2013-2017	Summe 2013-2017	Summe 2013-2017	2013	2013	2013	2013	2014	2014	2014	2014	2015	2015	2015	2015	2016	2016	2016	2016	2017	2017	2017	2017	n. 2017	n. 2017	n. 2017	n. 2017
	1	2	FB 3a	BW 3b	SAT 3c	Gesamt 3	FB 4a	BW 4b	SAT 4c	Gesamt 4	FB 5a	BW 5b	SAT 5c	Gesamt 5	FB 6a	BW 6b	SAT 6c	Gesamt 6	FB 7a	BW 7b	SAT 7c	Gesamt 7	FB 8a	BW 8b	SAT 8c	Gesamt 8	FB 9a	BW 9b	SAT 9c	Gesamt 9
241	246	Zauchwitz-Beesitz	2,2	0,0	0,0	2,2	2,0			2,0	0,2			0,2				0,0				0,0				0,0				0,0
242	246	OD Gönnigk	1,5	0,0	0,0	1,5				0,0				0,0				0,0	0,0			0,0	0,0			0,0				0,0
243	273	OD Kremmen	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1			0,1				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0
244			0,0	0,0	0,0	0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0				0,0
245		Pauschalen	230,8	43,1	16,6	290,5	31,0	7,9	3,7	42,6	22,0	3,9	1,7	27,6	40,0	7,0	2,5	48,0	51,1	7,5	2,5	61,1	51,0	4,7	2,0	57,7	52,0	8,4	4,0	64,4
Maßnahmensumme B			288,6	81,8	16,6	382,0	36,5	11,8	3,7	52,6	38,9	13,3	1,7	64,0	55,3	19,7	2,5	79,1	61,2	16,6	2,5	80,3	64,2	5,9	2,0	62,1	52,3	10,2	4,0	66,5
Maßnahmensumme BAS + B			438,5	134,5	34,5	604,5	60,6	20,2	6,7	87,5	62,7	23,1	5,2	91,0	88,3	28,5	4,8	116,0	89,7	23,8	5,5	119,0	81,7	14,7	3,6	100,0	89,4	22,1	8,5	100,0

Straße	Maßnahme	Projektstand*	Kosten [Mio. €]
L 11	OU Breese	PFST	6,5
L 20	Böttzow/Marwitz/Velten, 1. BA (Ersatzneubau)	PFST	3,3
L 20	Böttzow/Marwitz/Velten, 2. BA	keine Planung	10,8
L 20/201	OU Falkensee (Ost/West)	PFST	18,0
L 30	Niederlehme	BAUV	2,6
L 30	Neu Zittau	LB	1,9
L 33	4-streifiger Ausbau BAB 10 - Hönow	fertig	6,6
L 33	4-streifiger Ausbau Hönow - LGr	PFST	3,1
L 40	OU Güterfelde	fertig	32,3
L 40	OU Güterfelde-Nuthestr./Güterfelder Eck	fertig	12,2
L 50	OU Hänchen/Kolkwitz	keine Planung	12,3
L 66	NE Mühlberg	fertig	5,5
L 76	Mahlow - B 101, 3. BA	fertig	10,0
L 76	OU Mahlow, 2. BA	in Bau	12,9
L 77n	L 40 - Stahnsdorf	PFST	6,8
L 78/79	Verlegung der L 78 in Potsdam Rehbrücke	keine Planung	9,8
L 200	OU Bernau L 314-L200-L30	keine Planung	8,7
L 522/531	Welzow/Neupetershain (B 169 - L 522)	PFST	8,2
L 794n	NE Ruhlsdorf	keine Planung	5,8

Projektstand*:

BAUV Bauvorbereitung
 PFST Im Planfeststellungsverfahren
 LB Linienbestimmung/Linienbestätigung

Anteil des Titels 891 10 an MIL-Haushalt bzw. Gesamthaushalt

	Ist 2005	Ist 2006	Ist 2007	Ist 2008	Ist 2009	Ist 2010	Ist 2011	Ist 2012	Ist 2013	Soll lt. HH-Plan 2014 bzw. Bewirtschaftungs- übertragung MWE
	Mio Eur	Mio Eur	Mio Eur	Mio Eur	Mio Eur	Mio Eur	Mio Eur	Mio Eur	Mio Eur	Mio Eur
Kapitel 11 460, Titel 891 10*	99,7	89,3	91,4	67,6	71,6	72,2	50,0	49,8	47,1	42,3
Kapitel 11 460, Titel 891 12*				16,1	12,0	7,3	13,2	9,8	5,5	0,8
EFRE (FP** 2000-2006) Kapitel 08 050 Titel 713 82	9,3	26,2	14,3	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
EFRE (FP** 2007-2013) Kapitel 08 050 Titel 891 94	0,0	0,0	0,0	33,4	36,2	21,8	34,1	20,4	26,0	10,4
Summe	109,0	115,5	105,7	119,2	119,8	101,3	97,3	80,0	78,6	53,5
MIL-Haushalt *** Ausgaben	1.141,2	1.137,7	1.118,1	1.055,8	968,0	1.357,7	1.309,9	1.265,7	1.239,3	1.140,4
Gesamthaushalt Ausgaben	9.857,1	10.204,1	10.523,3	10.419,2	10.207,2	10.338,0	10.324,2	10.297,1	10.081,1	10.469,2
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Anteil an MIL-Ausgaben	9,55	10,15	9,45	11,29	12,38	7,46	7,43	6,32	6,34	3,78
Anteil am Gesamthaushalt	1,11	1,13	1,00	1,14	1,17	0,98	0,94	0,78	0,78	0,41

* Die EFRE-Kofinanzierungsmittel wurden ab 2008 in einem gesonderten Titel (891 12) veranschlagt

** FP = Förderperiode

*** bis 2009 MIR, ab 2010 MIL, deshalb Erhöhung des MIL-Haushaltes

GA 34 - Anlage zu Frage 45

Wie viele Mittel stehen in den Jahren 2013 und 2014 jeweils für Betriebliche Unterhaltung zur Verfügung?

Verfügbare Mittel Betriebliche Unterhaltung 2013

	Landesstraßen	Bundesfernstraßen
	Verfügbare Mittel	Verfügbare Mittel
	T€	T€
LB1 Sofortmaßnahmen Straßenkörper	6.643	11.806
LB2 Grünpflege	6.243	11.094
LB3 Wartung und Instandhaltung	6.464	11.487
LB4 Reinigung	538	955
LB5 Winterdienst	218	388
LB6 Weitere Leistungen	1.688	2.999
LB7 UA-Leistungen	10.788	19.171
Σ	32.581	57.900

	Landesstraßen	Bundesfernstraßen
	Verfügbare Mittel	Verfügbare Mittel
	T€	T€
LB2 Grünpflege:		
1. Grünpflege (Intensiv-/Extensivbereich) 2.01-2.13	4.016	7.136
2. Grünpflege Alleenbäume 2.14-2.19	2.157	3.833
3. Nachpflanzen Einzelbäume 2.20	70	125
Σ	6.243	11.094

(Voraussichtlich) Verfügbare Mittel Betriebliche Unterhaltung 2014

	Landesstraßen	Bundesfernstraßen
	Verfügbare Mittel	Verfügbare Mittel
	T€	T€
LB1 Sofortmaßnahmen Straßenkörper	6.769	10.698
LB2 Grünpflege	6.361	10.052
LB3 Wartung und Instandhaltung	6.587	10.409
LB4 Reinigung	548	866
LB5 Winterdienst	222	352
LB6 Weitere Leistungen	1.720	2.718
LB7 UA-Leistungen	10.993	17.371
Σ	33.200	52.466

	Landesstraßen	Bundesfernstraßen
	Verfügbare Mittel	Verfügbare Mittel
	T€	T€
LB2 Grünpflege:		
1. Grünpflege (Intensiv-/Extensivbereich) 2.01-2.13	4.092	6.466
2. Grünpflege Alleenbäume 2.14-2.19	2.198	3.474
3. Nachpflanzen Einzelbäume 2.20	71	112
Σ	6.361	10.052

Anmerkungen:

Die insgesamt verfügbaren Mittel 2013 Landesstraßen ergeben sich aus dem Wirtschaftsplan 2013 unter Einbeziehung des Vortrags aus 2012 und in 2013 unterjährig vorgenommenen Budgetanpassungen sowie den Erstattungen von Dritten.

Die insgesamt verfügbaren Mittel 2013 Bundesfernstraßen ergeben sich aus dem Haushaltsplan 2013 (5er-Titel Kapitel 1210). Die Verteilung über die Leistungsbereiche wurde analog Landeshaushalt vorgenommen.

Die (voraussichtlich) verfügbaren Mittel 2014 Landesstraßen ergeben sich aus dem Wirtschaftsplan 2014 sowie den Erstattungen von Dritten.

Die (voraussichtlich) verfügbaren Mittel 2014 Bundesfernstraßen ergeben sich aus dem Einplanungsrahmen (= voraussichtliches Budget) 2014.

abgestufte Maßnahme		Jahr der Abstufung*
Bundesstraße	Abschnitt	
B 2	270, 280	2010
B 2	360	2012
B 97	10, 20, 30, 40, 50, 60	2011
B 101	505, 513	2012
B 102	275, 280, 290	2011
B 112	35, 40, 50	2011
B 112	58, 70, 80	2010
B 115	540	2011
B 122	745	2011
B 156	135	2011
B 168	1-3, 5-12, 14, 17	2012
B 169	45	2011
B 188	50, 60, 70, 80	2010
B 246	630, 635	2010
B 273	315	2011

* 2010: 11 km
 2011: 22 km
 2012: 8 km

Anlage zu den Fragen 86, 87, 96, 111, 112

zu den Fragen 86 und 87:

Anzahl der im LS Beschäftigten Mitarbeiter/innen von 2005-2019

Dienststätte	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	01.01.2019
Betriebssitz Hoppegarten	339	329	325	319	313	307	299	292	272	265	261	256	250	246	246
Region Ost	504	495	484	472	456	444	439	433	403	400	396	392	382	376	376
Region West	481	468	457	448	440	434	417	398	372	362	360	357	350	334	334
Region Süd	481	475	459	484	437	432	420	413	383	376	373	365	359	354	354
Region Autobahn	248	241	227	220	211	208	200	194	180	175	174	174	170	165	165
Anzahl MA Land *	2.053	2.008	1.952	1.943	1.857	1.825	1.775	1.730	1.610	1.578	1.564	1.544	1.511	1.475	1.475
nachrichtlich : im Kabinettsbeschluss zur PBP 2018 v. 10.07.2012 sind folgende Zielzahlen für Landesstellen festgeschrieben:										1.609	1.554	1.434	1.393	1.352	1.310
Bundesarbeiter	450	440	433	428	427	416	402	384	368	365	362	357	351	345	345
nachrichtlich : im Kabinettsbeschluss zur PBP 2018 v. 10.07.2012 sind folgende Zielzahlen für Bundesstellen festgeschrieben:										445	411	411	411	411	411
Arbeiter drittmittelfinanziert (ohne Bundesarbeiter)	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21
nachrichtlich : im Kabinettsbeschluss zur PBP 2018 v. 10.07.2012 sind folgende Zielzahlen für drittmittelfinanzierte Stellen festgeschrieben:										21	21	21	21	21	21
Anzahl MA gesamt	2.524	2.469	2.406	2.392	2.305	2.262	2.198	2.135	1.999	1.964	1.947	1.922	1.883	1.841	1.841

zu der Frage 96:

Anzahl der Beschäftigten im Bereich Planung und Bau 2005 bis 2019

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	01.01.2019
Abteilung Planung	310	305	294	281	273	271	263	255	235	233	230	228	220	209	209
Abteilung Bau	281	272	263	256	243	237	229	222	210	205	204	201	198	193	193
Vorstand Planung und Bau	591	577	557	537	516	508	492	477	445	438	434	429	418	402	402

zu den Fragen 111 und 112:

Anzahl der Beschäftigten im Bereich Betrieb und Verkehr 2005 bis 2019 getrennt nach Land und Bund

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	01.01.2019
Abteilung Verkehr	191	189	183	181	176	176	173	168	149	144	142	140	140	138	138
Abteilung Betrieb nur vom Land finanzierte Beschäftigte	1018	1002	980	964	945	929	904	888	831	818	814	804	798	773	773
Abteilung Betrieb nur vom Bund finanzierte Beschäftigte	450	440	433	428	427	416	402	384	368	365	362	357	351	345	345
Vorstand Betrieb und Verkehr	1659	1631	1596	1573	1548	1521	1479	1440	1348	1327	1318	1301	1289	1256	1256

Angaben 2014 - 2019 : Prognosewerte

* Anzahl MA Land: einschließlich Teilzeit- und befristetes Personal

GA 34 - Anlage zu Frage 117

Dienststätte	Streckenkilometer*				Streckenkilometer
	Bundes- autobahn	Bundes- straße	Landes- straße	Kreis- straße	GESAMT
Region Süd					
SM Calau		28,800	234,698		263,498
SM Cottbus		77,687	190,495		268,182
SM Elsterwerda		68,820	204,048		272,868
SM Forst		143,045	119,620		262,665
SM Herzberg		71,700	193,218		264,918
SM Schwarzheide		78,425	173,616		252,041
SM Lübben		103,355	152,452	56,786	312,593
SM Luckau		112,462	167,558	131,652	411,672
SM Luckenwalde		140,809	164,209		305,018
SM Ludwigsfelde		91,257	121,133		212,390
SM Waldstadt		84,425	180,987	39,464	304,876
AM Freienhufen	81,070				81,070
AM Freiwalde	106,925				106,925
AM Gallinchen	84,147				84,147
AM Rangsdorf	160,197				160,197
Region Ost					
SM Bad Freienwalde		87,399	158,030		245,429
SM Beeskow		93,267	146,195		239,462
SM Eisenhüttenstadt		100,500	153,645		254,145
SM Fürstenwalde		61,744	188,997		250,741
SM Rehfelde		60,572	181,971		242,543
SM Seelow		89,626	143,818		233,444
SM Angermünde		136,566	116,869		253,435
SM Biesenthal		71,723	197,080		268,803
SM Eberswalde		61,570	172,952		234,522
SM Prenzlau		74,473	185,613		260,086
SM Templin		30,285	218,234		248,519
AM Bernau	108,934				108,934
AM Erkner	90,857				90,857
AM Fürstenwalde	87,792				87,792
AM Gramzow	99,165				99,165
Region West					
SM Altüdersdorf		104,627	132,165		236,792
SM Belzig		148,644	135,899		284,543
SM Brandenburg		75,343	180,739		256,082
SM Michendorf		47,655	161,443		209,098
SM Nauen		84,865	169,822		254,687
SM Rathenow		88,086	148,768		236,854
SM Kyritz		112,625	165,772		278,397
SM Nassenheide		75,127	180,934		256,061
SM Neuruppin		65,365	217,099		282,464
SM Perleberg		107,403	210,105		317,508
SM Pritzwalk		98,667	218,920		317,587
AM Birkenwerder	128,221				128,221
AM Niemegk	107,018				107,018
AM Werder	134,548				134,548
AM Wittstock	131,395				131,395
GESAMT	1.320,269	2.876,917	5.687,104	227,902	10.112,192

*inklusive Äste, Anschlussstellen, Parkplätze