



HESSISCHER LANDTAG

17. 12. 2020

Kleine Anfrage

Torsten Warnecke (SPD), Tobias Eckert (SPD) und Kerstin Geis (SPD)
vom 15.10.2020

Landesstraßenvermögen

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Aus dem jüngsten Geschäftsbericht 2019 der Landesregierung geht hervor, dass das Infrastrukturvermögen, hinter dem sich das Landesstraßenvermögen verbirgt, erneut um rund 55 Mio. € abgenommen hat. Daraus ergeben sich einige, zum Teil grundlegende Fragen, mit der Bitte um Beantwortung.

Die Vorbemerkung der Fragesteller vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Welcher Wert für das gut 7.000 km lange Landesstraßennetz – laut Geschäftsbericht 2019 mit Anschaffungs- und Herstellungskosten (AHK) zum 31. Dezember 2019 von 6,746 Mrd. €, laut Antwort zur Mündlichen Frage Nr. 20 (PlPr. 20/5) mit einem Wiederbeschaffungswert von 7,44 Mrd. € – wird als zugrunde zu legender Maßstab für das Regierungshandeln angesetzt?

Der Auftrag der Landesregierung ist es, verkehrssichere Straßen in einem bedarfsgemäßen Umfang zur Verfügung zu stellen.

Um den Erfolg der Landesregierung bei der Erfüllung dieses Auftrags zu messen, ist es keine hinreichende Methode, allein den jährlichen Bilanzwert des Infrastrukturvermögens ins Verhältnis zu dem jährlichen Abschreibungswert zu setzen.

Der Bilanzwert des Infrastrukturvermögens wurde im Jahr 2009 im Rahmen der Erstellung einer Eröffnungsbilanz ermittelt und testiert. Dem ging ein mehrjähriger Prozess zur Bestimmung des Wertes des Infrastrukturvermögens voraus.

In der Realität haben Straßen allerdings einen hundertprozentigen Nutzwert, solange sie verkehrssicher im Rahmen ihrer Klassifizierung befahrbar sind. Je nach Entwicklung des Straßenzustands kann dies auch nach vollständiger Abschreibung in der Bilanz der Fall sein.

Abnutzbare Wirtschaftsgüter unterliegen nach § 253 HGB einer üblichen „betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer“, d.h. sie unterliegen einer planmäßigen, jährlichen, relativ pauschalen Abschreibung für Abnutzung aber auch bestimmten außerplanmäßigen Abschreibungen (oder Zuschreibungen) in der Bilanz.

Die Straßen könnten also in der Bilanz nach vollständiger erfolgter Abschreibung einen Wert von 1 € haben, obwohl sie in der Realität noch ihren vollen Nutzwert besäßen. Dies ist z.B. möglich, wenn für die Straßen in regelmäßigen Abständen die notwendigen Erhaltungsmaßnahmen/Instandhaltungsmaßnahmen, wie z.B. Deckenerneuerungen, Erneuerung von Seitenlinien oder andere Wartungsarbeiten usw., umgesetzt werden, die sich allerdings nicht wertsteigernd in der Bilanz niederschlagen. Bestimmte Maßnahmen führen zu nachträglichen Anschaffungs- oder Herstellungskosten, die den Wert der Anlage Infrastrukturvermögen erhöhen, klassische (nicht erheblich modernisierende) Instandhaltungsmaßnahmen reichen hierfür aber nicht aus.

Das Infrastrukturvermögen kann, sofern bereits ein ausreichendes Straßennetz besteht, das regelmäßig instandgesetzt wird, bilanziell nur theoretisch stets auf demselben Niveau gehalten werden. Dies würde entweder bedeuten, an jeder – auch neuen – Straße in jedem Jahr zu bauen, mit dem Ziel, stets nachträgliche Anschaffungs- oder Herstellungskosten zu generieren, die gegen die planmäßige Abschreibung gegenzurechnen wäre und den Anlagebestand entsprechend auf dem

wertmäßigen Anfangsniveau halten würden. Oder es würde bedeuten, eine Vielzahl nicht benötigter Straßen neu zu bauen, um den Infrastrukturbestand bei gleichbleibendem Bilanzwert auszubauen.

- Frage 2. Wie hoch ist das reale anzustrebende Landesstraßenvermögen anzusetzen, um dieses als wirtschaftlich nachhaltig bezeichnen zu können?
- Frage 3. Wieviel Millionen Euro müssten aus dem Landeshaushalt pro Jahr investiert werden, wenn in einer Dekade die wirtschaftliche Nachhaltigkeit erreicht werden soll?
- Frage 4. Wie hoch ist der zusätzliche Personalbedarf für Hessen-Mobil, wenn das Ziel aus Frage 3 – das der Nachhaltigkeit – erreicht werden soll?
- Frage 6. In welchem Umfang wurde, analog zur Abschreibung, erneut in Erhalt und/oder Neubau von Landesstraßenvermögen investiert?
- Frage 7. a) Ist es richtig, dass unter der schwarz-grünen Landesregierungen 1 und 2 das Landesstraßenvermögen um 496,5 Mio. € abgenommen hat?
 b) Ist es richtig, dass damit unter der schwarz-grünen Landesregierungen 1 und 2 gut 500 km weitere Landesstraßen in den Zustand „sehr schlecht“ abgängig sind?
 c) Falls ja, was gedenkt sie künftig hiergegen zu unternehmen?

Die Fragen 2 bis 4, 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Bei Regierungsantritt der Landesregierung in der 19. Legislaturperiode im Jahre 2014 befand sich über ein Fünftel des Landesstraßennetzes in einem sehr schlechten Zustand. Der Sanierungsstau hatte sich teilweise über Jahrzehnte aufgebaut. Als Reaktion startete die Landesregierung die Sanierungsoffensive 2016 bis 2022, die schrittweise in Einzelmaßnahmen investiert und den Grundsatz „Sanierung vor Neubau“ verfolgt. Hierfür wurde anhand einer Prioritätensetzung nach fachlichen, objektiven und transparenten Kriterien, wie Verkehrssicherheit, Verkehrsbedeutung, Verkehrsqualität, Umfeldsituation und Straßenzustand ein Straßenbauprogramm für sieben Jahre aufgestellt.

Die Sanierungsoffensive 2016 bis 2022 sieht inzwischen rund 600 Mio. € für gut 700 Einzelmaßnahmen vor. Dadurch konnte der Anteil von Sanierungs- und Erhaltungsausgaben an den Investitionsmitteln von ca. 72 % im Jahr 2014 auf ca. 90 % im Jahr 2019 gesteigert werden.

Insgesamt konnten die Investitionen in die Landesstraßen erheblich gesteigert werden. Wurden im Jahr 2013 lediglich 86,5 Mio. € in den Landesstraßenbau einschließlich des Radwegebbaus investiert, sind für das Jahr 2020 Landesstraßenbaumittel in Höhe von 132,1 Mio. € eingeplant, einschließlich 8 Mio. € für den Radwegebau.

Vor dem Hintergrund der positiven Entwicklung aus den ersten Jahren der Sanierungsoffensive wurde das mittelfristige Sanierungsprogramm inzwischen fortgeschrieben. Es wurden weitere 465 Sanierungsmaßnahmen mit einem Gesamtvolumen von 325 Mio. € neu aufgenommen, die bis zum Jahr 2025 umgesetzt werden sollen. Damit beläuft sich das Finanzvolumen der gesamten Sanierungsoffensive 2016 bis 2025 inzwischen auf ein Investitionsvolumen i. H. von 930 Mio. € und umfasst über 1100 einzelne Sanierungsprojekte.

- Frage 5. Wie hoch ist der tatsächlich anzusetzende Abschreibungszeitraum für den grundhaften Verschleiß, der eine grundlegende Sanierung/einen Neubau nach sich zieht, im Verhältnis zu angesetzten 30 Jahren für Straßen und 40 Jahren für Brückenbauwerke?

Straßen sind nicht nur unterschiedlichen Belastungen ausgesetzt, auch der Aufbau des Straßenkörpers variiert. Die einzelnen Bestandteile von Straßen (z.B. Fahrbahn und Unterbau) oder Brücken (z.B. Widerlager und Überbau) weisen zudem unterschiedliche Lebensdauern auf. Unabhängig von der tatsächlichen Nutzungsdauer einer Straße oder einer Brücke wird daher z.B. im Zusammenhang mit Abschreibungszeiträumen ein theoretischer Durchschnittswert gebildet und für Berechnungen angesetzt. Die Werte liegen für Straßen bei 30 Jahren und für Brücken bei 40 Jahren.

- Frage 8. Sind in dem schuldenfinanzierten Schattenhaushalt „Sondervermögen“ zusätzliche Milliarden Euro für den Landesstraßenbau eingeplant, um gerade im ländlichen Raum die medizinische Versorgung bei Notfällen zu verbessern?

Der Landesregierung ist kein schuldenfinanzierter Schattenhaushalt bekannt.

Die von den Fragestellern unterstellte Notwendigkeit, das Landesstraßennetz mit zusätzlichen Milliardenbeträgen auszubauen, um die medizinische Notfallversorgung im ländlichen Raum sicherzustellen, wird von der Landesregierung nicht gesehen.

Wie in der Antwort zu Frage 1 dargestellt, verfolgt die Landesregierung das Ziel, eine verkehrssichere Straßeninfrastruktur zu gewährleisten, deren Funktion auch die Sicherstellung der medizinischen Versorgung sowohl im ländlichen wie auch im städtischen Bereich beinhaltet. Diese sieht die Landesregierung als gesichert an.

Wiesbaden, 10. Dezember 2020

Tarek Al-Wazir