

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Cornelia Behm, Hans Josef Fell,
Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/498 –**

Vorratsplanung von Bundesfernstraßen und Klagegründe

Vorbemerkung der Fragesteller

Als Grund für das Planungsbeschleunigungsgesetz und die darin vorgesehene Abschaffung der Revisionsmöglichkeit für Kläger vor dem Bundesverwaltungsgericht für so genannte Bundesvorrangprojekte wird immer wieder auf die Planungsverzögerungen durch diese Klagen hingewiesen. Das Gesetzesprojekt fand im Koalitionsvertrag in drei unterschiedlichen Kapiteln Erwähnung und ist daher offensichtlich für die große Koalition von herausragender Bedeutung.

Vorbemerkung der Bundesregierung

1. Der Bundesregierung ist kein einziger Fall bekannt, in dem das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) eine Planung wegen einer (unzulässigen) Vorratsplanung für rechtswidrig erklärt hat. Das BVerwG hat in ständiger Rechtsprechung entschieden, dass eine Planung nur dann eine (unzulässige) Vorratsplanung ist, wenn ihre Verwirklichung nicht beabsichtigt oder sie objektiv nicht realisierungsfähig ist (vgl. Urt. vom 24. November 1989 – 4 V 41.88 – BVerwGE 84, 123; vom 20. Mai 1999 – 4 A 12.98 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 154). Die Planfeststellungsbehörde habe bei der Planfeststellung vorausschauend auf der Grundlage des in § 17 Abs. 7 FStrG enthaltenen Zeithorizonts zu beurteilen, ob dem geplanten Bauvorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstünden. Der Beschluss der Bundesregierung, ein Straßenbauprojekt der Dringlichkeitsstufe des Vordringlichen Bedarfs (VB) zuzuordnen, und die Entscheidung des Bundesgesetzgebers, diese Einstufung in den Bedarfsplan des Fernstraßenausbaugesetzes zu übernehmen, schließe die Annahme aus, dass die Finanzierbarkeit des Vorhabens aus Mitteln des Bundeshaushalts innerhalb von 10 Jahren nicht möglich sei. Die Bedarfsplanung sei auch ein Instrument der Finanzplanung, die haushaltsmäßige und zeitliche Prioritäten zum Ausdruck bringe und deshalb indizielle Bedeu-

tung für die Finanzierbarkeit prioritärer Vorhaben besitze. Dem stehe nicht entgegen, dass alle Neu- und Ausbaumaßnahmen des Bedarfsplanes unter Haushaltsvorbehalt stünden, d. h. ihre Finanzierung nur im Rahmen der jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel erfolgen könne.

Der Präsident des Bundesverwaltungsgerichts erklärte anlässlich einer Expertenanhörung (vgl. Wortprotokoll der 67. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen des Deutschen Bundestages vom 23. Februar 2005) zudem: „Wäre der Zeitraum in § 17 Abs. 7 FStrG damals länger festgesetzt gewesen (z. B. 8 plus 5 = 13 Jahre oder 10 plus 5 = 15 Jahre), hätte das BVerwG vermutlich diesen Zeitraum als Anknüpfungspunkt herangezogen.“

2. Die Kleine Anfrage nimmt in ihrer Vorbemerkung auf den Regierungsentwurf des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes Bezug, der vom Bundeskabinett im Mai 2005 beschlossen wurde und über den derzeit die Bundestagsausschüsse beraten (vgl. Bundestagsdrucksache 16/54). In Artikel 2 des Entwurfs werden 58 Bundesfernstraßenmaßnahmen der Alleinzuständigkeit des BVerwG zugewiesen. Diese Maßnahmen sind sämtlich in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen eingestellt. Ausnahmen bilden die Unterabschnitte Bernau–Felden (unter 5 km) der Maßnahme 16, Eilenburg–Torgau (ca. 25 km) der Maßnahme 46 und Schlüsselfeld–Erlangen der Maßnahme 7 (unter 40 km). Diese Unterabschnitte sind mit „Weiterer Bedarf“* gekennzeichnet und wurden zusätzlich eingestellt, um einen sinnvollen Netzverbund zu gewährleisten.

In Anlehnung an die oben genannte ständige Rechtsprechung des BVerwG scheidet für die im Entwurf des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes enthaltenen Maßnahmen daher von vornherein eine Vorratsplanung aus.

Die Gesetzesbegründung zur Festlegung der Erinstanzlichen Zuständigkeit des BVerwG für die 58 Bundesfernstraßenprojekte stellt ausdrücklich auf den Erfahrungsbericht der Bundesregierung zum Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz auf Bundestagsdrucksache 15/2311 ab. Dieser Erfahrungsbericht verbindet mit dieser Zuständigkeit eine Verkürzung von bis zu 1,5 Jahren bis zur Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses. Diese Festlegung gewährleiste zudem Planungssicherheit wegen des Wegfalls des Risikos eines anschließenden Revisionsverfahrens. Das wirtschaftliche Risiko, von der sofortigen Vollziehbarkeit des Plans Gebrauch zu machen, werde verringert. Zudem sei jedem Revisionsverfahren das Risiko der Zurückverweisung zur Aufklärung weiterer Tatsachen immanent, verbunden mit der Gefahr eines mehrfachen Wechselspiels.

Vor diesem Hintergrund werden die Fragen wie folgt beantwortet:

1. a) Wie hoch ist die Anzahl der Bundesfernstraßenprojekte mit bestandskräftigem Baurecht, aufgeschlüsselt nach Bundesländern, deren Bau noch nicht begonnen wurde?
 - b) Um welche Vorhaben handelt es sich, und seit wann liegt das bestandskräftige Baurecht jeweils vor?
 - c) Wann soll für die einzelnen Projekte im Bundeshaushalt Geld eingestellt werden?
2. Wie hoch ist der Finanzierungsbedarf für diese Bundesfernstraßenprojekte – aufgeschlüsselt nach Bundesländern?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeit liegt für 76 Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen bestandskräftiges Baurecht vor. Die Gesamtkosten dieser Maßnahmen betragen rund 2,5 Mrd. Euro. Darüber hinaus liegen für 15 Maßnahmen mit einem Volumen von rund 0,5 Mrd. Euro Planfeststellungsbeschlüsse vor, die beklagt werden. Zur Verteilung der Maßnahmen und Kosten nach Ländern wird auf die nachfolgende Aufstellung verwiesen:

Land	Baurecht		beklagte Planfeststellungsbeschlüsse	
	Anzahl	Volumen (Mio. Euro gerundet)	Anzahl	Volumen (Mio. Euro gerundet)
Baden-Württemberg	18	587	2	39
Bayern	17	575	–	–
Berlin	–	–	–	–
Brandenburg	2	10	–	–
Bremen	–	–	–	–
Hamburg	–	–	–	–
Hessen	1	7	–	–
Mecklenburg-Vorpommern	–	–	–	–
Niedersachsen	15	497	11	397
Nordrhein-Westfalen	3	169	2	50
Rheinland-Pfalz	9	241	–	–
Saarland	2	31	–	–
Schleswig-Holstein	4	71	–	–
Sachsen	3	133	–	–
Sachsen-Anhalt	1	10	–	–
Thüringen	1	158	–	–

Es wird angestrebt, im Rahmen der Realisierung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen alle Maßnahmen, für die Baurecht vorliegt, zeitnah zu realisieren. Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der im Bundeshaushalt jährlich zur Verfügung stehenden Mittel.

3. a) Wie viele geplante Fernstraßenprojekte des Bundes – aufgeschlüsselt nach Bundesländern – wurden seit 1990 beklagt?
- b) Wie hoch war im gleichen Zeitraum die Anzahl der nicht beklagten Vorhaben im jeweiligen Bundesland?
4. Wie schlüsseln sich die Klagegruppen nach privat Betroffenen, Naturschutzverbänden, Gebietskörperschaften und Behörden auf?
5. Wie viele der beklagten Fernstraßenprojekte des Bundes wurden seit 1990 in mehr als einer Instanz behandelt?
6. Für wie viele Fernstraßenprojekte des Bundes – aufgeschlüsselt nach Bundesländern – wurde seit 1990 das Baurecht auf dem Gerichtsweg aufgehoben?

Die Fragen 3 bis 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu diesen Fragen wird auf den Erfahrungsbericht der Bundesregierung zum Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz auf Bundestagsdrucksache 15/2311 und die darin enthaltenen Angaben verwiesen. Dieser Bericht gibt Aufschluss über Planungsverfahren, Verfahrensdauer, Einwendungen und Klage-

verfahren. Wenn sich der Bericht auch überwiegend auf die Erfahrungen der ostdeutschen Bundesländer bezieht, gingen in ihn auch Erfahrungen der westdeutschen Bundesländer ein.

7. Gegen wie viele Bundesfernstraßenprojekte – aufgeschlüsselt nach Bundesländern – haben seit 1990 im Vergabeverfahren unterlegene Bieter geklagt?
8. Welche durchschnittliche Bauverzögerung ergab sich durch diese Klagen?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung liegen statistische Meldungen der Auftragsverwaltungen der Länder nur für die Jahre 2001, 2002 und 2004 vor, die in den nachfolgenden Tabellen dargestellt sind.

AV	Anzahl (NpV), ≈ Projekten	Summe vom NpV betroffenen Vergabe- volumens in Mio. Euro	Durchschnittliche zeitliche Verzögerung in Wochen
BW	2	77,5	6
BY	3	18,6	8
BB	3	60,0	5
HB	1	0,7	7
HE	1	31,2	17
MV	2	59,3	9
NI	3	26,4	11
NW	2	10,2	5
RP	1	6,0	3
SN	2	32,9	2
ST	2	26,8	11
TH	2	88,3	11
	Summe: 24	Summe: 437,9	Durchschnitt: 8

Tab. 1: Nachprüfungsverfahren (NpV) im Bundesfernstraßenbau in 2001

AV	Anzahl (NpV), ≈ Projekten	Summe vom NpV betroffenen Vergabe- volumens in Mio. Euro	Durchschnittliche zeitliche Verzögerung in Wochen
BW	3	81,0	12
BY	8	90,3	16
BE	1	3,7	40
BB	3	16,4	9
HE	1	29,5	14
MV	3	8,7	7
NI	6	55,0	11
NW	7	71,7	9
RP	1	0,2	0
SN	6	97,2	10
ST	4	12,5	20
SH	1	51,3	12
TH	6	43,3	11
	Summe: 50	Summe: 560,8	Durchschnitt: 13

Tab. 2: Nachprüfungsverfahren (NpV) im Bundesfernstraßenbau in 2002

AV	Anzahl (NpV), ≈ Projekten	Summe vom NpV betroffenen Vergabe- volumens in Mio. Euro	Durchschnittliche zeitliche Verzögerung in Wochen
BY	3	15,2	13
BB	1	3,4	11
MV	2	47,6	6
NI	1	4,6	5
RP	2	11,2	7
SA	1	1,5	25
SN	8	52,4	12
ST	3	12,4	17
TH	2	44,3	6
	Summe: 23	Summe: 192,6	Durchschnitt: 11

Tab. 3: Nachprüfungsverfahren (NpV) im Bundesfernstraßenbau in 2004

9. Welchen Anteil hatten die durchschnittlichen klagebedingten Bauverzögerungen – aufgeschlüsselt nach Bundesländern und Einzelprojekten – am Gesamtrealisierungszeitraum, d. h. vom Beginn der Planung bis zur Verkehrsfreigabe?

Dazu wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

