

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Peter Hettlich, Winfried Hermann,
Dr. Anton Hofreiter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/1586 –**

Zeitverzögerungen in Planungs- und Gerichtsverfahren für Verkehrsprojekte

Vorbemerkung der Fragesteller

Die wesentliche Begründung für das angestrebte Planungsbeschleunigungsgesetz für Infrastrukturvorhaben sind angeblich zeitaufwändige und verzögernde Beteiligungsmöglichkeiten von Betroffenen und Umweltverbänden. Welcher Zeitaufwand von der Projektidee bis zur Fertigstellung eines Vorhabens entsteht insgesamt, und welchen Anteil daran haben Bürger- und Verbandsbeteiligung? Um die zeitlichen Einsparpotenziale besser einschätzen zu können, erfragen wir die Darstellung zeitlicher Abläufe ausgewählter Projekte.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Beteiligung der Bürger und Umweltverbände findet erstmals im Raumordnungsverfahren statt. Außerdem werden die Umweltverbände im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens gehört. Eine weitere Beteiligung erfolgt im Planfeststellungsverfahren. Die zeitliche Dauer der Beteiligung richtet sich dabei nach den gesetzlich vorgegebenen Fristen des jeweiligen Verfahrens. Der mit der Öffentlichkeitsarbeit verbundene behördliche Zeitbedarf ist einzelfallabhängig sehr unterschiedlich. Die Addition der in den Ländern teilweise unterschiedlichen gesetzlich vorgegebenen Fristen kann daher nicht den tatsächlich erforderlichen Zeitbedarf ergeben. Daher kann hierzu bei den einzelnen Fragestellungen in Folgendem keine Angabe gemacht werden.

1. a) Welche Bearbeitungszeiträume, aufgeschlüsselt nach Beginn und Abschluss der Planungsschritte und gerichtlichen Überprüfungen, erforderte bislang das Vorhaben A 94 im Raum Dorfen?
- b) Welche Zeiträume nahm dabei die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Umweltverbände in Anspruch?

Das Raumordnungsverfahren für den 38,6 km langen Abschnitt Forstinning bis Heldenstein der Autobahn A 94 begann im April 1977. Die Linie wurde im August 1992 bestimmt. Das Planfeststellungsverfahren wurde für den Abschnitt Forstinning–Pastetten im April 1988 eingeleitet. Der Beschluss vom März 2002 wurde beklagt. Der Verwaltungsgerichtshof hat beschlossen, Fragen zur Auslegung der europäischen FFH-Richtlinie (FFH = Fauna-Flora-Habitat) beim Europäischen Gerichtshof vorzulegen und die aufschiebende Wirkung angeordnet.

Für die Abschnitte Pastetten–Dorfen und Dorfen–Heldenstein wurden die Planfeststellungen im Juni 1999 bzw. September 1998 eingeleitet. Planfeststellungsbeschlüsse sind noch nicht erlassen.

Die Investitionskosten betragen im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (mit Kostenstand Aufstellung Bundesverkehrswegeplan 2002) rund 275 Mio. Euro. Aktuell sind für dieses Projekt rund 325 Mio. Euro erforderlich.

2. a) Welche Bearbeitungszeiträume, aufgeschlüsselt nach Beginn und Abschluss der Planungsschritte und gerichtlichen Überprüfungen, erforderte bislang das Vorhaben Hochmoselübergang der B 50?
- b) Welche Zeiträume nahm dabei die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Umweltverbände in Anspruch?

Für den rund 9 km langen Hochmoselübergang im Zuge der Bundesstraße 50 (einschließlich Zubringer zur Bundesstraße 53) wurde das Raumordnungsverfahren im Dezember 1975 eingeleitet. Die Linie wurde im Februar 1987 bestimmt. Das (1.) Planfeststellungsverfahren wurde im Oktober 1999 eingeleitet. Der im Dezember 2000 erlassene Planfeststellungsbeschluss wurde beklagt und aus planungsrechtlichen Gründen aufgehoben. Auf die darauf eingereichte Revision hat das Bundesverwaltungsgericht Leipzig am 1. April 2004 entschieden, dass der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt II rechtswidrig ist, weil das Straßenbauvorhaben ein „faktisches“ Vogelschutzgebiet beeinträchtigt und die Schutzanforderungen der europäischen Vogelschutzrichtlinie verletzt. Es ist nunmehr ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren zur Vogelschutzproblematik notwendig. Dieses wird in Kürze eingeleitet.

Die Investitionskosten betragen im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (mit Kostenstand Aufstellung Bundesverkehrswegeplan 2002) rund 147 Mio. Euro. Aktuell sind für dieses Projekt rund 150 Mio. Euro erforderlich.

3. a) Welche Bearbeitungszeiträume, aufgeschlüsselt nach Beginn und Abschluss der Planungsschritte und gerichtlichen Überprüfungen, erforderte das Vorhaben A 31, am Beispiel eines ausgewählten Planungsabschnittes?
- b) Welche Zeiträume nahm dabei die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Umweltverbände in Anspruch?

Das Raumordnungsverfahren für den 9,2 km langen Abschnitt Anschlussstelle Schüttdorf/Süd (Landstraße 39) bis Hubertushof (Landesgrenze Niedersachsen/Nordrhein-Westfalen) der Autobahn 31 begann im Februar 1993. Die Linie wurde im Juli 1994 bestimmt. Das Planfeststellungsverfahren wurde im Februar 1999 eingeleitet und im Oktober 2000 folgte der Beschluss. Der Bau begann 2001. Die Verkehrsfreigabe erfolgte im Mai 2004.

Die Investitionskosten waren in jeder Planungsphase mit rund 18 Mio. Euro veranschlagt. Die Realisierung erforderte 17,6 Mio. Euro.

4. a) Welche Bearbeitungszeiträume, aufgeschlüsselt nach Beginn und Abschluss der Planungsschritte und gerichtlichen Überprüfungen, erforderte bislang der vierstreifige Ausbau der B 10 zwischen Pirmasens und Landau, am Beispiel eines Planungsabschnittes?
- b) Welche Zeiträume nahm dabei die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Umweltverbände in Anspruch?

Mit der Bestätigung der Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit des Projekts (sog. Gesehenvermerk) durch das ehemalige Bundesministerium für Verkehr im Februar 1993 wurden die Vorplanungen für den 2,9 km langen Abschnitt Münchweiler bis Wallmersbach der Bundesstraße 10 abgeschlossen. Der im August 1998 erlassene Planfeststellungsbeschluss wurde beklagt und ist seit September 2000 unanfechtbar. Der Bau begann 2002. Die Verkehrsfreigabe ist noch im Jahr 2006 vorgesehen.

Die Investitionskosten betragen im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (mit Kostenstand Aufstellung Bundesverkehrswegeplan 2002) rund 20 Mio. Euro. Aktuell sind für dieses Projekt rund 29 Mio. Euro erforderlich.

5. Wie hoch waren die jeweils im Bundesverkehrswegeplan veranschlagten Investitionskosten dieser Projekte?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 4 verwiesen.

6. Wie hoch sind die derzeit erwarteten Kosten der geplanten Projekte bzw. waren die tatsächlichen jeweiligen Kosten vollendeter Planungsabschnitte?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 4 verwiesen.

7. In welchem Rahmen variieren die Kostenansätze laut Bundesverkehrswegeplan und die tatsächlichen Baukosten?

Welche Gründe hat dies?

Im Zeitraum von der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans im Jahr 2001 bis Ende 2005 haben sich die Kosten im Durchschnitt aller Projekte um knapp 8 Prozent erhöht. Die Kostenerhöhungen resultieren sowohl aus den allgemeinen Preissteigerungen als auch auf gegenüber dem Zeitpunkt der ursprünglichen Kostenschätzung gestiegenen Anforderungen in Bezug auf Ökologie, Umwelt- und Lärmschutz sowie die Sicherungstechnik.