

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Peter Hettlich, Anna Lührmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/13554 –**

Transparenz bei Kostensteigerungen von Straßenbauprojekten

Vorbemerkung der Fragesteller

Bei Bundesfernstraßenprojekten kommt es immer wieder vor, dass die tatsächlichen Kosten am Ende des Projektes erheblich über den vor Baubeginn geschätzten Kosten liegen. Die Projekte des Bedarfsplans 2004, deren bis heute genehmigte Kosten gegenüber dem Kostenstand zur Verabschiedung des Bedarfsplans um über 15 Prozent angestiegen sind, verursachten eine Kostensteigerung von etwa 3,8 Mrd. Euro. Durch den Kostenanstieg verschlechtert sich auch regelmäßig das Nutzen-Kosten-Verhältnis des jeweiligen Projektes. Damit ändern sich zwei wesentliche Entscheidungskriterien, nachdem eine Projektentscheidung getroffen wurde. Darüber hinaus greifen die in der Bundeshaushaltsordnung vorgesehenen Mechanismen zur Begrenzung von Kostenanstiegen nicht. Kostenerhöhungen bleiben insofern folgenlos. Zu den Antworten der Bundesregierung auf die Kleinen Anfragen auf Bundestagsdrucksachen 16/10557 und 16/11521 und auf mündliche Fragen in der Fragestunde vom 28. Januar 2009 besteht Nachfragebedarf.

1. Bei welchen der in der Anlage auf Bundestagsdrucksache 16/11521 aufgeführten Projekten waren nicht die Gesamtkosten zum Zeitpunkt der Bedarfsplanaufstellung, sondern nur die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen genannten Kosten ab dem Jahr 2003 aufgeführt?
2. Welche Kosten wurden für die Projekte bei der erstmaligen Aufnahme in einen Bedarfsplan im entsprechenden Bedarfsplan ausgewiesen, und von wann stammen die ersten Kostenschätzungen?
3. Um welchen relativen Anteil und welchen absoluten Betrag sind die genehmigten Kosten dieser 40 Projekte gegenüber dem Kostenstand zur Verabschiedung des Bedarfsplans – unter Berücksichtigung bereits vor Aufstellung des aktuellen Bedarfsplans angefallener Kosten – angestiegen?

4. Welche Kosten waren für diese 40 Projekte vor Aufstellung des aktuellen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen verausgabt?
5. Um welchen relativen Anteil und welchen absoluten Betrag sind die genehmigten Kosten dieser 40 Projekte gegenüber dem Kostenstand der erstmaligen Aufnahme in einen Bedarfsplan bis zur Verabschiedung des aktuellen Bedarfsplans angestiegen?

Die Fragen 1 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Zusammenstellung der 40 Projekte in Anlage 1 verwiesen.

Die Kosten aller für den aktuellen Bedarfsplan erwogenen Projekte wurden auf den Preisstand Mitte 2002 aktualisiert und gegebenenfalls im Rahmen der Beratungen des 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetzes nochmals präzisiert.

6. Wie hat sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis der in der Anlage auf Bundestagsdrucksache 16/11521 aufgeführten Projekte durch die Erhöhung der Kosten verändert?

Die Erhöhung von Kosten wirkt sich in aller Regel direkt proportional auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) aus.

Neue NKV werden nur dann berechnet, wenn sich neben der Kostenentwicklung weitere grundsätzliche Änderungen des Projekts und damit der Projektwirkungen ergeben haben. Eine solche Neuberechnung erfolgt im Allgemeinen erst zum Nachweis der Bauwürdigkeit und der Wirtschaftlichkeit nach § 7 der Bundeshaushaltsordnung zur Einstellung des Projekts in den jeweiligen Straßenbauplan.

7. Bei welchen Projekten des aktuellen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen konnten Kostensteigerungen nicht plausibel dargelegt werden?
8. In welchen dieser Fälle hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung diese Kostenerhöhungen nicht akzeptiert?
9. Wer hat diese Kostenerhöhungen dann getragen oder wurden Umplanungen zur Kostensenkung vorgenommen?

Die Fragen 7 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wenn Kostensteigerungen nicht plausibel begründet werden, sind die Länder aufgefordert, Begründungen vorzulegen oder kostensparend umzuplanen. Falls in Ausnahmefällen Maßnahmen mit nicht akzeptierten Kostenanteilen weiter verfolgt werden sollen – z. B. bei Lärmschutzforderungen – sind diese durch Dritte zu tragen.

10. Inwieweit hält die Bundesregierung Änderungen der Bundeshaushaltsordnung für notwendig, um den Kostenanstieg beim Bau von Bundesfernstraßenprojekten wirksamer zu begrenzen?

Eine Änderung der Bundeshaushaltsordnung hält die Bundesregierung für nicht erforderlich.

11. Welche weiteren Maßnahmen hält die Bundesregierung für erforderlich, um den Kostenanstieg beim Bau von Bundesfernstraßen zu begrenzen?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird durch eine rechtzeitige Kontrolle noch verstärkter Einfluss auf die Kostenentwicklungen im Bundesfernstraßenbau nehmen.

Es wird erwogen, dass bei einer künftigen Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes alle Neubauprojekte hinsichtlich ihrer ökologischen und ingenieurtechnischen Machbarkeit geprüft werden und dadurch eine gefestigte Kostenschätzung erreicht wird.

Anlage

zur Kleinen Anfrage "Transparenz bei
Kostensteigerungen von
Straßenbauprojekten" 16/13554

Straße	Bedarfsplanmaßnahme	Gesamtkosten	Ausgaben vor 2003	Kosten gem. Bedarfsplan	genehmigte Kosten	Kostenanstieg	Anstieg in %
1	2	3	4	5	6	7	8
BADEN-WÜRTTEMBERG							
1 B 10	Göppingen/O - Süßen/O	73	10	63	86	13	17%
2 B 29	Ortsumgehung Schwäbisch Gmünd	140	17	123	230	90	64%
3 B 298	Ortsumgehung Mutlangen	19	9	10	25	6	30%
BAYERN							
4 A 6	Oberpfälzer Wald - Wittschau	72	22	50	95	23	32%
5 A 9	Sophienberg - Bayreuth-Nord	86	24	62	137	51	60%
6 A 71	Schweinfurt - Berkach	413	136	277	477	64	15%
7 A 73	Ebersdorf - Eisfeld	170	62	108	197	27	16%
8 A 99	Langwied - Unterpfeffenhofen	147	16	131	179	32	22%
9 B 16	Ortsumgehung Unterhausen-Oberhausen	13	7	6	16	3	20%
10 B 173	OU Wallenfels	10	4	6	12	2	22%
11 B 303	Verlegung Sonnefeld - Johannisthal	18	4	14	25	7	36%
12 B 304	Ortsumgehung Ebersberg	16	2	14	24	8	50%
13 B 472	Ortsumgehung Peißenberg	37	7	30	55	18	49%
BRANDENBURG							
14 B 101	Ortsumgehung Luckenwalde	41	7	34	49	8	19%

(Mio. € gerundet)

Straße	Bedarfsplanmaßnahme	Gesamtkosten	Ausgaben vor 2003	Kosten	genehmigte Kosten	Kostenanstieg	Anstieg in %	
				gem. Bedarfsplan				
1	2	3	4	(Mio. € gerundet)		6	7	8
BREMEN								
15 A 281	Bremen-Airport-Stadt - Warturmer Heerstr.	217	60	157	244	27	12%	
HESSEN								
16 A 44	Kassel - Wommen	1063	60	1003	1308	245	23%	
17 A 66	Fulda-Süd - AD Fulda	40	35	5	41	1	3%	
18 B 3a	Westumgehung Friedberg	29	9	20	37	9	30%	
19 B 3	Ortsumgehung Fuldata/Ihringshausen	12	7	5	12	0	0%	
20 B 49	Abschnitte zwischen Limburg und Wetzlar	145	6	139	183	38	27%	
21 B 277	Schloßberg tunnel Dillenburg	41	13	28	47	6	15%	
22 B 426	Ortsumgehung Pfungstadt	17	10	7	20	3	19%	
23 B 426	Ortsumgehung Nieder-Ramstadt	41	12	29	51	10	23%	
24 B 456	Teil-Ortsumgehung Weilburg	21	8	13	21	0	0%	
NORDRHEIN-WESTFALEN								
25 A 2	Dortmund/Mengede - Dortmund-NO	42	6	36	45	3	7%	
26 A 2	Abschnitte zwischen Kamen und Gütersloh	397	119	278	397	0	0%	
27 A 4	Wenden - Krombach	66	6	60	77	11	17%	
28 B 51	Ortsumgehung Wermelskirchen	33	8	25	33	0	0%	
29 B 54	Kreuztal - Olpe/ Krombach	54	8	46	56	3	5%	
RHEINLAND-PFALZ								
30 B 9	Guntersblum - Oppenheim	22	3	19	31	9	38%	
31 B 42	Koblenz-Pfaffendorf	16	6	10	16	0	0%	
32 B 53	Ortsumgehung Biewer und Pfalzel	44	14	30	44	0	0%	
33 B 260	Ortsumgehung Fachbach - Bad Ems	128	30	98	134	6	5%	
SACHSEN								
34 A 14	Schkeuditz - Leipzig-M	68	20	48	75	7	10%	
SACHSEN-ANHALT								
35 A 2	Burg-Ost - Ziesar	154	55	99	159	5	3%	
36 B 2	Süd-Ortsumgehung Wittenberg	23	5	18	32	9	41%	
37 B 180	Nordwest-Ortsumgehung Aschersleben	10	2	8	12	2	24%	
THÜRINGEN								
38 A 71	Abschnitte zwischen Erfurt und Heldrungen	328	112	216	349	21	6%	
39 A 73	Suhl-Friedberg - Autobahndreieck Suhl	122	15	107	134	12	10%	
40 B 247	Ortsumgehung Bad Langensalza	31	4	27	41	10	32%	