

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Wolfgang Schmitt (Langenfeld), Albert Schmidt (Hitzhofen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

— Drucksache 13/8963 —

Änderungen im Aufstellungsverfahren des Bedarfsplanes für Bundesfernstraßen durch die Stellungnahme des Bundesrechnungshofes zum Bau der Bundesstraße 7 neu

In den „Bemerkungen des Bundesrechnungshofes 1997 zur Haushaltswirtschaftsführung“ (Drucksache 13/8550) wird die Bundesregierung aufgefordert, den „Bau der Bundesstraße 7 neu nicht weiter zu verfolgen“.

Diese Empfehlung geht auf eine detaillierte Untersuchung dieses Projektes durch den Bundesrechnungshof zurück. Dieser hat den Sachverhalt wie folgt dargestellt:

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen legt fest, welche Teile des Bundesfernstraßennetzes neu- oder auszubauen sind. Das Bundesministerium für Verkehr hat den gesetzlichen Auftrag, in Abständen von fünf Jahren zu prüfen, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Bei der Fortschreibung des Bedarfsplans im Jahre 1992 wurden grundsätzlich alle noch nicht realisierten Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“ aus dem vorhergehenden Bedarfsplan des Jahres 1986 übernommen, ohne diese erneut zu bewerten.

Der Bundesrechnungshof hat eine der geplanten Maßnahmen, die nördliche Ortsumgehung der Stadt Mettmann (Bundesstraße 7 neu) mit Baukosten in Höhe von voraussichtlich mehr als 100 Mio. DM geprüft. Dabei stellte er fest, daß der geplante Neubau entgegen den ursprünglichen Planungen aus dem Jahr 1986 für den weiträumigen Verkehr nicht mehr notwendig ist, weil in der Zwischenzeit zwei neue Verkehrswände zur Verfügung stehen, die faktisch als Ortsumgehung genutzt werden. Zum einen ist dies die parallel zur Bundesstraße 7 verlaufende Bundesautobahn A 46 und zum anderen eine südliche Ortsumgehung in Form einer leistungsfähigen Kreisstraße mit hohem Ausbaustandard.

Die Planungen des Bundesministeriums und des Landes sahen aufgrund der nunmehr vorhandenen Bundesautobahn und Kreisstraße vor, die Bundesstraße 7 neu nach ihrer Fertigstellung in eine nachrangige Straßenklasse abzustufen.

Der Bundesrechnungshof hat das Bundesministerium gebeten, Planung und Bau der Bundesstraße 7 neu nicht weiter zu verfolgen. Darüber hin-

aus hat er ihm empfohlen, den Bau von vor vielen Jahren geplanten Bundesstraßen künftig nur dann zu genehmigen, wenn sie tatsächlich noch erforderlich sind. Der Bundesrechnungshof hat angeregt, bei der jeweils nach fünf Jahren anstehenden Fortschreibung des Bedarfsplanes alle noch nicht realisierten Maßnahmen auf der Grundlage des aktuellen Verkehrsnetzes und der aktuellen Verkehrsentwicklung neu zu bewerten und den Bedarf einzelfallbezogen zu prüfen.

Der Bundesrechnungshof fordert das Bundesministerium auf, in Zukunft den Bau unwirtschaftlicher Strecken zu verhindern. Das gilt insbesondere, wenn vorgesehen ist, im Bedarfsplan enthaltene Strecken abzustufen. Bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes soll das Bundesministerium dem Deutschen Bundestag nur solche Maßnahmen zur Beschlüffassung vorschlagen, deren aktueller verkehrlicher Bedarf nachgewiesen ist.

In einer ersten Prüfung durch die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ergab sich, daß es sich bei der Bundesstraße 7 neu um keinen Einzelfall handelt. Es existieren im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen eine Reihe von Maßnahmen, die nach ihrem Aus- oder Neubau mit Bundesmitteln zu Landes- oder Kreisstraßen abgestuft werden sollen. In ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Abstufungsvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr betreffend autobahnparallele Bundesstraßen“ (Antwort: Drucksache 13/5380) hatte die Bundesregierung ihre Abstufungskonzepte aus den Jahren 1987 und 1995 erläutert. Danach ist in den nächsten Jahren die Abstufung von mehr als 5 000 Kilometern Bundesstraßen zu Landes- oder Kreisstraßen geplant, da sie nicht mehr dem weiträumigen Verkehr dienen.

1. Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus der Stellungnahme des Bundesrechnungshofes zum Bau der Bundesstraße 7 neu in bezug auf andere Maßnahmen des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen, die ebenfalls abgestuft werden sollen?

Die Bundesregierung beabsichtigt, bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen – wie in der Vergangenheit – alle noch nicht realisierten Projekte hinsichtlich ihres Bedarfes zu überprüfen; dies gilt auch für Projekte auf den Netzzstrecken des sogenannten Abstufungskonzeptes 1995 (Drucksache 13/5380).

2. Wird die Bundesregierung bei der Fortschreibung des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen die Empfehlung des Bundesrechnungshofes umsetzen, nur noch solche Maßnahmen aus früheren Bedarfsplänen zur Übernahme vorzuschlagen, deren aktueller verkehrlicher Bedarf nachgewiesen ist?

Falls ja, in welcher Form soll die Nachbewertung der noch nicht begonnenen Maßnahmen erfolgen?

Die Bundesregierung wird bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes aus dem aktuellen Bedarfsplan nur solche Maßnahmen für eine Übernahme in einen neuen Bedarfsplan vorschlagen, für die unverändert oder unter den dann gegebenen neuen Rahmenbedingungen verstärkt Bedarf besteht. Ob und ggf. für welche der Maßnahmen auch ein Wirtschaftlichkeitsnachweis zu führen sein wird, wird von den noch festzulegenden Rahmenbedingungen und -vorgaben der Fortschreibung und dem jeweiligen Einzelfall abhängen.

Grundlage hierfür wird das Bewertungsverfahren zur Bundesverkehrswegeplanung (siehe Heft 72 der Schriftenreihe des Bundesministeriums für Verkehr) sein, das seit 1993 weiter komplettiert und an neue wissenschaftliche Erkenntnisse angepaßt sowie auf neue Anforderungen eingerichtet wird. Basis der Rechnungen ist

wie bisher eine gesamtwirtschaftliche Bewertung in der Form einer Nutzen-Kosten-Analyse.

3. Wird die Bundesregierung der Aufforderung des Bundesrechnungshofes folgen, in Zukunft „den Bau unwirtschaftlicher Strecken zu verhindern“?

Falls ja, in welcher Weise soll dies geschehen?

Wenn nein, warum nicht?

Das Bundesministerium für Verkehr führt seit 1995 ein Kostenmanagement für Maßnahmen des Bedarfsplanes mit dem Ziel der Kostenoptimierung durch. Es soll sicherstellen, daß nur bauwürdige Maßnahmen bis zur Baureife geplant und die vorgenannten Einstufungskriterien auch im Planungsvollzug kontrolliert und eingehalten werden. Ein Unterschreiten des Nutzen-Kosten-Verhältnisses von 1 führt unabhängig von der aktuellen Dringlichkeitseinstufung zur Zurückstellung des Projektes, ggf. zur Einstellung der Planung.

Nach der Bundeshaushaltsordnung dürfen nur baureife Maßnahmen in die jeweiligen Haushalte eingestellt werden, bei denen die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit beachtet sind.

Das Vorhaben einer Ortsumgehung Mettmann im Zuge der B 7 wurde vom Bundesministerium für Verkehr bis zur nächsten Fortschreibung des Bedarfsplanes zurückgestellt; sie steht im dann fälligen Gesetzgebungsverfahren erneut zur Disposition.

4. Für welche der im Abstufungskonzept 1987 bzw. Abstufungskonzept 1995 enthaltenen Bundesstraßen sind im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen 1992 – aufgeschlüsselt nach Bundesländern – weitere Um-, Aus- oder Neubauten geplant?
5. Welche dieser Maßnahmen befinden sich im „vordringlichen Bedarf“, welche im „weiteren Bedarf“?
6. Wie hoch sind die Planungs- und Investitionskosten aufgeschlüsselt nach einzelnen Maßnahmen und Bundesländern, und wie hoch sind die Kosten insgesamt?

Das aktuelle Abstufungskonzept 1995 nach Vorstellungen des Bundesministeriums für Verkehr bedarf noch der Abstimmung mit den alten Bundesländern. Die hierfür notwendigen bilateralen Gespräche, die Einfluß auf Umfang und zeitliche Umsetzung im Einzelfall haben können, sind mit den betroffenen Ländern aus verschiedenen Gründen noch zu keinem Abschluß gekommen. So werden unter anderem die vom Bundesministerium für Verkehr zugrunde gelegten technischen Abstufungskriterien und der daraus resultierende Abstufungsumfang in Frage gestellt. Wegen der Abstufung der B 75 zwischen Bad Oldesloe und Lübeck ist zwischen der Bundesregierung und dem Land Schleswig-Holstein ein Verfahren vor dem Bundesverfassungsgericht derzeit anhängig.

Ein endgültiger Umfang des Abstufungskonzeptes, von dem aus die Fragen 4 bis 6 zu beantworten wären, wird erst nach Vorliegen der BVG-Entscheidung und der noch ausstehenden bilateralen

Gespräche festgelegt werden können. Insofern ist eine Beantwortung der Fragen 4 bis 6 heute nicht möglich.

7. Sind in den vergangenen Jahren bereits Maßnahmen, die sich im Abstufungskonzept 1987 bzw. im Abstufungskonzept 1995 befinden, realisiert worden?

Um welche Maßnahmen handelt es sich?

Ja. Es handelt sich um folgende Maßnahmen:

Land	Maßnahme
Baden-Württemberg	B 3 Verlegung zwischen Ettlingen/Nord und Bruchhausen
	B 10 Ausbau bei Pforzheim/Eutingen (2. FB)
	B 19 Verlegung und Ausbau in Heidenheim (3. BA)
Bayern	B 10 Neu-Ulm (Finninger Straße) – AS Nersingen
	B 11 Verlegung in Deggendorf
	B 27 Entlastungsstraße in Bad Brückenau (B 27/B 286)
Hessen	B 40 Schwanheimer Brücke – F/Mainzer Landstraße
Niedersachsen	B 3 OU Angerstein (N Angerstein – N Bovenden)
	B 3 OU Bovenden (N Bovenden – S Bovenden)
	B 3 S Bovenden – N Göttingen (A 388)
	B 213 OU Wildeshausen
Nordrhein-Westfalen	B 51 OU Iversheim
	B 54 Hagen/Delstern (Südabschnitt)
	B 57 Westumgehung Rheindahlen
	B 223 OD Dorsten (Mittelabschnitt)
	B 226 Herne – Herne/Wanne-Eickel (2. FB)
	B 234 Verlegung in Wetter (NO Abschnitt Krzg. L 675)
	B 236 Dortmund, Hannöversche Straße – Remberg (B 1)
	B 264 Nordumgehung Langerwehe
Saarland	B 477 OU Bergheim/Widdendorf
	B 51 OU Saarlouis/Fraulautern-Roden

8. Werden zur Zeit Maßnahmen, die sich im Abstufungskonzept 1987 bzw. im Abstufungskonzept 1995 befinden, realisiert?

Um welche Maßnahmen handelt es sich?

Ja. Es handelt sich um folgende Maßnahmen:

Land	Maßnahme	
Baden-Württemberg	B 3	OU Baden-Oos
	B 3	OU Bühl und Ottersweier
	B 3	OU Sasbach und Achern
	B 3	OU Hofweier
	B 3	Verlegung bei Weil/Otterbach
Bayern	B 8	Verlegung O Würzburg
	B 14	Verlegung Ansbach – Westtangente
	B 26	Verkehrsentlastung Goldbach/ Hösbach mit Südspange Goldbach
	B 27	Verlegung bei Höchberg, 2. BA: Ausbau B 8
Hessen	B 417	OU Taunusstein/Neuhof
Nordrhein-Westfalen	B 8	OU Düsseldorf/Kaiserswerth
	B 236	Dortmund, Remberg (B 1) – Schueruferstraße
	B 264	OU Kerpen/Blatzheim (B 477 – L 162)
Rheinland-Pfalz	B 53	OU Biewer und Pfalzel

9. Soll in 1998 mit der Realisierung von Maßnahmen begonnen werden, die sich im Abstufungskonzept 1987 oder im Abstufungskonzept 1995 befinden?

Wenn ja, um welche Maßnahmen handelt es sich?

Siehe Antwort zu den Fragen 4 bis 6.

