

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christine Ostrowski und der Fraktion der PDS

– Drucksache 14/278 –

Zum Kosten-Nutzen-Verhältnis bei Straßen- und Brückenbaumaßnahmen des Bundes

Vorbemerkung

Die Bewertungsmethodik der Bundesverkehrswegeplanung, die international angesehen und beispielhaft ist, wird kontinuierlich neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen und gesellschaftlichen Anforderungen angepaßt. Für die Bewertung einer Maßnahme wird ein gesamtwirtschaftliches Bewertungsverfahren (Kosten-Nutzen-Analyse) unter zusätzlicher Abwägung der Belange von Umwelt, Städtebau und weiterer Entscheidungskriterien herangezogen.

Für die Überarbeitung des geltenden Bundesverkehrswegeplanes 1992 bedeutet dies, daß, wie in der Vergangenheit auch, ein modernisiertes, neue Erkenntnisse einbeziehendes Verfahren Anwendung finden wird.

1. Auf welcher gesetzlichen Grundlage wird das Kosten-Nutzen-Verhältnis bei Straßen- und Brückenbaumaßnahmen des Bundes ermittelt?

Nach dem Haushaltsgrundsätzegesetz (HGrG) und der Bundeshaushaltsordnung (BHO) sind für geeignete Maßnahmen mit erheblicher finanzieller Bedeutung – hierzu zählen auch Straßen- und Brückenbaumaßnahmen des Bundes – Kostenuntersuchungen vorgeschrieben.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 2. Februar 1999 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Nach welchen ausschlaggebenden Kriterien wird das Kosten-Nutzen-Verhältnis bei den genannten Baumaßnahmen ermittelt?

Im Rahmen der gesamtwirtschaftlichen Bewertung von verkehrlichen Infrastrukturmaßnahmen werden zur Ermittlung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses die folgenden Wirkungskomponenten bzw. Kriterien herangezogen:

- Verbilligung von Beförderungsvorgängen,
- Verringerung des Aufwandes der Verkehrswegeinstandhaltung,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Verbesserung der Erreichbarkeit,
- Räumliche Vorteile und
- Entlastung der Umwelt.

3. Wann und von wem sind die entsprechenden Kriterien aufgestellt worden?

Die Kosten-Nutzen-Analyse als gesamtwirtschaftliches Bewertungsverfahren für Verkehrsweginvestitionen des Bundes wurde auf der Grundlage zahlreicher Forschungsvorhaben entwickelt, zwischen den Ressorts abgestimmt und zum ersten Mal bei der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes 1. Stufe (aus dem Jahr 1973) im Rahmen des „Koordinierten Investitionsprogramms für die Bundesverkehrswege bis zum Jahre 1985“ (aus dem Jahr 1976) angewandt. Teile der heute betrachteten Wirkungskomponenten (Kriterien) waren bereits damals Bestandteile der Kosten-Nutzen-Analyse. Neue wissenschaftliche Erkenntnisse, gesellschaftliche Erfordernisse sowie auch parlamentarische Forderungen haben im Laufe der Jahre dazu geführt, daß zusätzliche Wirkungskomponenten (Kriterien) Eingang in die Kosten-Nutzen-Analyse gefunden haben.

4. Werden bei der Aufstellung und der Auswahl der Kriterien für die Feststellung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses auch umweltschonende bzw. auch langfristig negative Wirkungen einbezogen?

Ja. Im Rahmen der Wirkungskomponente bzw. des Kriteriums „Entlastung der Umwelt“ werden Wirkungen von Verkehrswegeprojekten auf die Umwelt wie Verminderung/Erhöhung von Geräusch- und Abgasbelastungen, von Trennwirkungen sowie der Beeinträchtigung der Wohnqualität und der Kommunikation monetär erfaßt und bewertet.

5. Welche Fachleute und Experten der Umweltforschung sind bei der Aufstellung der Kriterien gehört bzw. einbezogen worden?

Das Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Bewertung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in Abstimmung mit den fachlich zuständigen Ressorts auf der Grundlage zahlreicher Forschungsvorhaben entwickelt. Zu den hiermit beauftragten Gutachtern zählten auch solche aus der Umweltforschung.

6. Welche Kritiken gibt es von der Fachwelt an der gegenwärtig praktizierten Berechnungsmethode bzw. den zugrunde gelegten Kriterien?

Die Kritik der Fachwelt an der Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplanes 1992 bezieht sich im wesentlichen auf folgende Bereiche:

- Berücksichtigung des induzierten Verkehrs,
- Betrachtung von Netzzusammenhängen,
- Bewertung von Einzelprojekten und nicht von Maßnahmenprogrammen und
- Berücksichtigung von Anforderungen der Umwelt und Raumordnung.

7. Hat die Bundesregierung vor, im Zusammenhang mit der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans auch die Methodik zur Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses zu novellieren?

Ja.

8. Wenn ja, wann und in welcher Richtung ist eine Novellierung angedacht?

Für die Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes 1992 wird – wie eingangs ausgeführt – die Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplanes neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen und geänderten gesellschaftlichen Anforderungen angepaßt. Anregungen und Kritiken der Fachwelt wie gesellschaftlicher Gruppen finden hierbei entsprechende Berücksichtigung. Zu Details der Fortentwicklung der Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplanes 1992 sind aufgrund noch ausstehender abschließender Entscheidungen konkrete Aussagen momentan nicht möglich.