

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Anna Lührmann, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Transparenz bei Kostensteigerungen von Straßenbauprojekten

Bei Bundesfernstraßenprojekten kommt es immer wieder vor, dass die tatsächlichen Kosten am Ende des Projektes erheblich über den vor Baubeginn geschätzten Kosten liegen. 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.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass es zur verkehrs- und haushaltspolitischen Bewertung von Neu- und Ausbauprojekten bei Bundesfernstraßen eine gesetzlich vorgeschriebene, regelmäßig aktualisierte Kostenschätzung geben sollte?
2. Wann ist eine neue Kostenschätzung für die Bundesfernstraßenbauprojekte des aktuellen Bundesverkehrswegeplans geplant?
3. Zu welchem Zeitpunkt im Planungsablauf findet bei der Planung und Durchführung von Bundesfernstraßenbauprojekten üblicherweise die für den Bund bzw. den Haushaltsgesetzgeber abschließende Kostenschätzung statt?
4. Nach Ablauf welchen Zeitraums nach Kostenschätzung und vor Baubeginn ist eine Neuberechnung der Kostenschätzung notwendig, die dann in der Folge auch zu einer Korrektur der Gesamtkosten im Straßenbauplan führen muss, und welche gesetzliche Grundlage gibt es dafür?
5. Welche Faktoren wirken sich kostensteigernd bzw. kostensenkend auf Projekte aus?
6. Welche Faktoren wirken sich nutzensteigernd bzw. nutzensenkend auf Projekte aus?
7. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Straßenbaukosten in den vergangenen Jahren im Durchschnitt weitaus stärker gestiegen sind als der durchschnittlich erwartete Nutzen?
8. Nach Ablauf welchen Zeitraums nach Feststellung des Nutzens bei angemessenen Kosten und vor Baubeginn ist eine Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) notwendig?

9. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass eine wesentliche Absenkung des NKV eine Zurückstellung des Projektes in der Priorisierung erforderlich macht?
10. Inwieweit werden die Schätzungen der Gesamtkosten und die NKV-Schätzung bei Veränderungen der Planungen von Straßenbauprojekten aktualisiert, und wann finden diese Aktualisierungen Eingang in den Straßenbauplan des jeweiligen Bundeshaushalts?
11. Inwieweit finden veränderte Gesamtkostenschätzungen Eingang in den Bundeshaushalt bzw. in den Straßenbauplan?
12. Werden das Bundesministerium der Finanzen bzw. der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages über Kostensteigerungen von mehr als 15 Prozent bei Bundesfernstraßenbauprojekten informiert, und wenn ja, in welcher Weise?
13. Ab welcher prozentualen Kostensteigerung wird das Bauprojekt auch nach Baubeginn erneut überprüft bzw. das NKV erneut evaluiert?
14. Bei welchen Projekten kam es in den jeweiligen Jahren 1992 bis 2008 zu erheblichen Kostensteigerungen über 15 Prozent (tabellarische Aufschlüsselung nach Bundesländern und Projekten)?
15. In welchen Fällen hat das Bundesministerium der Finanzen der Inanspruchnahme einer Kostenerhöhung bei Bauprojekten eingewilligt, in welchen Fällen auf sein Recht verzichtet (vgl. Haushaltsvermerk Kapitel 12 02, Titelgruppe 05)?
16. Wie wurden diese Kostensteigerungen finanziert, bzw. welche Projekte konnten in den jeweiligen Jahren in Folge der Kostensteigerungen nicht realisiert werden?
17. Bei welchen Projekten waren in den Jahren 2000 bis 2008 jeweils Ausgaben vorgesehen, konnten jedoch dann im Vollzug nicht verausgabt werden (tabellarische Aufschlüsselung nach Bundesländern und Projekten)?
Welche Gründe lagen der Nichtverausgabung jeweils zu Grunde?
18. Wurde seit dem Jahr 2000 eine Evaluation durchgeführt, die einerseits die prognostizierten Kosten der Straßenbauprojekte mit den jeweiligen verausgabten Kosten vergleicht und bewertet sowie Gründe für Abweichungen darstellt um Effizienzsteigerungen hinsichtlich der Straßenbauausgaben erreichen zu können?
Falls ja, zu welchen wesentlichen Erkenntnissen kamen diese Evaluationen?
19. Gibt es Evaluationen, ob die durch Straßenbauprojekte anfallenden Kosten in den jeweiligen Bundesländern unabhängig von den regionalen Preisunterschieden differieren?
Wenn ja, wodurch entstehen unterschiedliche Kosten?
20. Macht der Bund den Ländern im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung konkrete Vorgaben, inwieweit Straßenbauprojekte volkswirtschaftlich sinnvoll durchzuführen sind (beispielsweise Baustellen an denen rund um die Uhr gebaut wird), oder sind die Bundesländer frei in der Durchführung der Bauprojekte?
21. Liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor, ob in den jeweiligen Bundesländern Straßenbauprojekte in unterschiedlicher Geschwindigkeit umgesetzt werden bzw. die Dauer der Baustellen bei ähnlichen baulichen Veränderungen stark differieren?

Berlin, den 26. September 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion