

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Markus Tressel,
Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Kostensteigerungen bei Projekten des Bedarfsplans Straße

Regelmäßig kommt es beim Bau neuer Bundesfernstraßen zu teils erheblichen Kostenüberschreitungen. Der Bundesrechnungshof hat das Vorgehen der Straßenbauverwaltungen der Länder bei Kostenschätzung und Realisierung von Vorhaben des Bedarfsplans Straße mehrfach aufgegriffen und auf den Reformbedarf in diesem Bereich hingewiesen (zuletzt auf Bundestagsdrucksache 17/11330).

Hinzu kommt, dass niedrige Kostenansätze aus Sicht der Straßenbauverwaltungen von Vorteil sind, da sich diese positiv auf die Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses auswirken.

Die mangelnde Kompetenz der Landesverwaltungen bei der Baukostenberechnung und die Einflussnahme von Landes- und Kommunalpolitikern auf die Auftragsverwaltungen, mit der bestimmte Projekte vorangetrieben werden sollen, tun ihr Übriges dazu, dass die realen Baukosten teilweise deutlich über den veranschlagten Kosten liegen.

Dem Bund fehlen seinerseits wichtige Informationen, um die Baukostenentwicklung von Straßenbauvorhaben objektiv und wirksam überwachen zu können.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass es zur besseren verkehrs- und haushaltspolitischen Bewertung von Neu- und Ausbauprojekten bei Bundesfernstraßen eine gesetzlich vorgeschriebene, regelmäßig aktualisierte Kostenschätzung geben sollte?
2. Bei welchen Projekten kam es in den jeweiligen Jahren zwischen den Jahren 2009 und 2013 zu erheblichen Kostensteigerungen über 15 Prozent (bitte tabellarisch nach Bundesländern und Projekten aufschlüsseln, Darstellung der relativen und absoluten Kostensteigerung gegenüber genehmigten Kosten)?
3. Wie hat sich bei den Projekten mit erheblichen Kostensteigerungen das Nutzen-Kosten-Verhältnis verändert?
4. Welche genehmigten Kosten liegen seit welchem Zeitpunkt für die Projekte des Bedarfsplans Straße – für die das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bereits einen „Gesehen-Vermerk“ erteilt hat – vor?
5. Wurde seit dem Jahr 2009 eine Evaluation durchgeführt, die einerseits die prognostizierten Kosten der Straßenbauprojekte mit den jeweiligen verausgabten Kosten vergleicht und bewertet sowie Gründe für die Abweichungen dar-

stellt, um Effizienzsteigerungen hinsichtlich der Straßenbauausgaben erreichen zu können?

Wenn ja, zu welchen Erkenntnissen kamen diese Untersuchungen?

6. Gibt es Evaluationen, ob die durch Straßenbauprojekte anfallenden Kosten in den jeweiligen Bundesländern unabhängig von den üblichen regionalen Preisunterschieden differieren?

Wenn ja, wodurch entstehen unterschiedliche Kosten?

7. Hält die Bundesregierung das bisherige Prozedere bei der Genehmigung von Kostensteigerungen von mehr als 15 Prozent bei Bundesfernstraßenprojekten für ausreichend, oder plant die Bundesregierung hier Veränderungen?
8. Bei welchen Projekten des Bedarfsplans Straße konnten Kostensteigerungen nicht plausibel dargelegt werden?
9. In welchen Fällen hat das Bundesministerium der Finanzen der Inanspruchnahme einer Kostensteigerung bei Bauprojekten eingewilligt, in welchen Fällen auf sein Recht verzichtet?
10. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung des Bundesrechnungshofes (Bundestagsdrucksache 17/11330), wonach die Straßenbauverwaltungen der Länder die Kosten vielfach nur pauschal anhand der Streckenlänge von Vorhaben schätzen würden und wesentliche Kostenfaktoren unberücksichtigt ließen?

Wenn nein, warum nicht?

11. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung des Bundesrechnungshofes (Bundestagsdrucksache 17/11330), wonach dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur relevante Informationen zu Straßenbauprojekten fehlen würden, um die Entwicklung der Baukosten überwachen zu können, da es weder die Grundlage kenne, auf der die Länder die Baukosten berechnen würden noch über die laufende Kostenentwicklung informiert sei?

Wenn nein, warum nicht?

12. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Kritik, die der Bundesrechnungshof in der genannten Bundestagsdrucksache am Finanzierungsverhalten der Auftragsverwaltung im Straßenbau formuliert hat, und welchen Reformbedarf leitet die Bundesregierung daraus für die Straßenbauverwaltungen der Länder ab?
13. Welchen konkreten Zeitplan verfolgt die Bundesregierung bei der Einführung der vom Bundesrechnungshof vorgeschlagenen Preisdatenbank für Bundesfernstraßenprojekte, und welche Wirkung erwartet die Bundesregierung von diesem Instrument?

Berlin, den 4. April 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion