

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Matthias Büttner, Leif-Erik Holm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/17416 –**

Bundesverkehrswegepläne 1992 bis 2030 – was wurde umgesetzt, verzögert oder nicht umgesetzt

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist ein die Verkehrszweige übergreifendes Rahmenprogramm der Bundesregierung im Sinne einer integrierten Verkehrspolitik. Er ist ein wichtiges Planungsinstrument. Der Bundesverkehrswegeplan umfasst alle Investitionen des Bundes in seine Verkehrswege, nicht nur den Neu- und Ausbau, sondern auch die Erhaltung und Erneuerung. Er ist kein Finanzierungsplan oder Finanzierungsprogramm für die Erstellung neuer Verkehrswege (Verkehrsplanung).

Die 1992 vorgelegte Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans war maßgeblich durch die deutsche Wiedervereinigung und damit verbundenen fundamentalen Veränderungen ausgelöst worden (www.de.scio.pw/Bundesverkehrswegeplan_1992). Er wurde im Jahr 2003 durch den Bundesverkehrswegeplan 2003 abgelöst (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2003.pdf?__blob=publicationFile).

Aktuell ist der Bundesverkehrswegeplan 2030 gültig (www.bmvi.de/DE/TheMen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Bundesverkehrswegeplan-2030/bundesverkehrswegeplan-2030.html).

1. Welche Projekte der BVWP 1992 bis 2030 wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bis heute aufgrund von beispielsweise Klagen oder Grunderwerb verzögert oder nicht umgesetzt (bitte nach den Projektlisten Straße, Schiene und Wasserstraße getrennt und sortiert nach Bundesländern auflisten)?
2. Was waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Ursachen der Verzögerung oder Nichtumsetzung, getrennt nach den Projekten?
3. Welche Projekte sind nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund von Klagen von Verbänden gescheitert?

4. Welche Projekte sind nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund von Klagen von Verbänden verzögert worden?

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine umfassende Beantwortung der Fragen ist aufgrund der zwischenzeitlich abgelaufenen Aufbewahrungsfristen für die Unterlagen nicht möglich. Im Übrigen können mangels Erfassung der Verzögerungsgründe nur teilweise Ausführungen gemacht werden.

Ursachen für die zeitliche Verzögerung bei der Umsetzung von Vorhaben sind aufwändige Trassenfindungsprozesse, die Dauer der Planrechtsverfahren und fehlende Finanzierungsmöglichkeiten. Die von Verzögerungen betroffenen Einzelvorhaben werden im jeweiligen Verkehrsinvestitionsbericht (bis zum Berichtszeitraum 2006: Bericht zum Ausbau der Schienenwege, Straßenbaubericht) veröffentlicht, denen teilweise Änderungen der Angaben zu den erwarteten Inbetriebnahmeterminen entnommen werden können. Die Berichte werden jeweils als Bundestagsdrucksache veröffentlicht.

Es sind keine Projekte bekannt, die aus den von den Fragestellern genannten Gründen gescheitert bzw. nicht vollständig umgesetzt worden sind.

5. Welche Kosten, z. B. Planungskosten, Grunderwerb, Gerichtskosten und dergleichen, sind nach Kenntnis der Bundesregierung je gescheitertes Projekt entstanden?
6. Welche Kosten, z. B. Umplanungskosten, Grunderwerb, Gerichtskosten und dergleichen, sind nach Kenntnis der Bundesregierung je verzögertes Projekt entstanden?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Seit 1992 sind keine Bundesschienenwege-, Bundesfern- und Bundeswasserstraßenprojekte gescheitert. Detaillierte Angaben zu Kosten von verzögerten Projekten liegen der Bundesregierung nicht vor.

Im Bereich des Verkehrsträgers Straße werden den Ländern die Zweckausgaben, die bei der Entwurfsbearbeitung und der Bauaufsicht im Rahmen der Auftragsverwaltung entstehen, vom Bund durch die Zahlung einer Pauschale abgegolten. Diese wird – unabhängig vom Planungslauf – auf Grundlage der Baukosten ermittelt.

7. Welche Projekte sind nach Kenntnis der Bundesregierung als halbfertige Baumaßnahmen unvollendet liegen geblieben und werden nicht weiterverfolgt?
 - a) Was wird mit diesen Projekten in Zukunft geschehen?
 - b) Welche Rückbaukosten würden zu diesen Projekten entstehen, und sind diese Kosten im Haushalt eingeplant?

Der Bau begonnener Projekte der Bundesschienenwege, Bundesfern- und Bundeswasserstraßen wird bis zu deren Fertigstellung und Inbetriebnahme konsequent weiterverfolgt. Nicht abgeschlossene Projekte im Sinne der Fragestellung im angefragten Zeitraum seit 1992 sind der Bundesregierung nicht bekannt.

8. Welche Projekte sind nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund von Meinungsverschiedenheiten, politischen Ansichten und dergleichen zwischen der Bundes- und der Bundesländerpolitik aufgrund von dadurch entstandenen politischen Entscheidungen verzögert worden oder gescheitert?

Welche Zusatzkosten sind aufgrund dieser Entscheidungen entstanden?

Projektplanungen für Bundesfernstraßenmaßnahmen werden im Zuge des Planungsprozesses zwischen Bund und Ländern mehrfach abgestimmt und ggf. überarbeitet.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 4 sowie 5 und 6 verwiesen.

9. Welche Projekte sind nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund von nachträglichen Gesetzesänderungen, welche auf EU-Richtlinien oder EU-Verordnungen beruhen, verzögert worden oder gescheitert?

Welche Zusatzkosten sind aufgrund dieser Entscheidungen entstanden?

Im Bereich der Schiene haben die Änderungen nationaler Vorschriften im Zuge neuer/geänderter Vorschriften der EU nicht dazu geführt, dass Vorhaben gescheitert sind. Zu Verzögerungen bei der Umsetzung der Vorhaben ist es in Einzelfällen gekommen. Zum Beispiel kam es bei der ETCS-Ausrüstung diverser Bedarfsplanvorhaben durch das Zurückziehen der technischen Spezifikation durch die EU (ETCS Level 2 Baseline 3.3) zu entsprechenden Neuplanungen und zeitlichen Verzögerungen.

Im Bereich der Bundesfernstraßen ist kein Vorhaben an nachträglichen, d. h. nach Erlangung von Baurecht erfolgten Gesetzesänderungen aufgrund von EU-Recht gescheitert. Solche Gesetzesänderungen können zu einer Anpassung der Planung und damit zu zeitlichen Verschiebungen bei noch nicht realisierten Vorhaben führen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 5 und 6 verwiesen.

10. Welche Projekte, bei denen die Kosten-Nutzen-Analyse negativ ausgefallen ist, sind nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund politischer Entscheidungen dennoch umgesetzt worden, und welche Kosten sind dadurch entstanden?

Der Nachweis der Bauwürdigkeit und Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens ist Voraussetzung dafür, dass eine Baufreigabe für in den Bedarfsplänen für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße enthaltene Projekte durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erteilt werden kann.

11. Welche Projekte, bei denen die Kosten-Nutzen-Analyse positiv ausgefallen ist, sind nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund politischer Entscheidungen nicht umgesetzt worden, und welche Kosten entstehen durch die Nichtumsetzung?

Maßgebend dafür, ob erwogene Vorhaben geplant und realisiert werden können, ist deren Einordnung und prioritäre Dringlichkeitseinstufung in den vom Deutschen Bundestag beschlossenen Bedarfsplänen für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 5 und 6 verwiesen.

12. Wie sind nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisse bei realisierungswürdigen Projekten wie Straße, Schiene und Wasserstraße (gemeint ist die Summe pro Verkehrsträger, nicht pro Einzelprojekt im BVWP)?

Gemäß gutachterlicher Berechnung beträgt das durchschnittliche Nutzen-Kosten-Verhältnis der Schienenprojekte im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 1,8. Im Bereich der Straße wurde auf Basis der Zielnetzprognose 2030, die von der Annahme einer Realisierung der Maßnahmen der Dringlichkeit „Vordringlicher Bedarf“ ausgeht, für die Gesamtnetzbeurteilung ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,3 ermittelt. Wegen der darin berücksichtigten verkehrlichen Wechselwirkungen zwischen konkurrierenden Projekten stellt sich bei der Gesamtnetzbeurteilung ein geringerer Nutzen ein, als sich über die Summe der Nutzen aus den Einzelprojektbetrachtungen ergeben würde.

Für den Verkehrsträger Wasserstraße beträgt das durchschnittliche Nutzen-Kosten-Verhältnis der Wasserstraßenprojekte im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2,3.

13. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der durchschnittliche jährliche Nutzwert in Euro pro eine Milliarde Euro Investition bei einer Nutzungsdauer von 30 Jahren pro Projekt bei Straße, Schiene und Wasserstraße (gemeint ist die Summe pro Verkehrsträger, nicht pro Einzelprojekt im BVWP)?

Nach dem Verhältnis der aus der Zielnetzprognose 2030 abgeleiteten Nutzen zu den Investitionen (einschließlich der Planungskosten, ohne Mehrwertsteuer) ergibt sich für die im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege 2016 in die Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“ eingestuften Maßnahmen ein jährlicher Nutzen von rund 52,6 Mio. Euro pro 1 Mrd. Euro einmaliger Investition, für die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 in die Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“ eingestuften Maßnahmen ein jährlicher Nutzen von rund 95 Mio. Euro pro 1 Mrd. Euro einmaliger Investition und für die im Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen 2016 in die Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“ eingestuften Maßnahmen ein jährlicher Nutzen von rund 98 Mio. Euro pro 1 Mrd. Euro einmaliger Investition.

14. Auf welche Einführung oder Verschärfung von Umweltschutzvorgaben oder Stärkung des Verbandsklagerechts seitens der EU haben die Bundesregierungen seit 1992 maßgeblich Einfluss genommen bzw. diese initiiert?

Das Initiativrecht für die EU-Gesetzgebung steht der Europäischen Kommission zu (Artikel 17 Absatz 2 EUV). Die Bundesregierung nimmt wie auch die Regierungen der übrigen Mitgliedstaaten und dem Europäischen Parlament am Verhandlungsprozess für den Erlass EU-rechtlicher Vorgaben teil. Dabei vertritt die Bundesregierung zwischen den betroffenen Ministerien abgestimmte Positionen, so dass die unterschiedlichen Interessen, z. B. Verkehr und Umwelt, angemessen in die Positionierung einfließen.

EU-rechtliche Vorgaben zum Rechtsschutz von Nichtregierungsorganisationen im Umweltbereich gibt es seit der Richtlinie 2003/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung bestimmter umweltbezogener Pläne und Programme und zur Änderung der Richtlinien 85/337/EWG und 96/61/EG des Rates in Bezug auf die Öffentlichkeitsbeteiligung und den Zugang zu Gerichten

(ABl. L 156 vom 25. Juni 2003 S. 17). Diese Vorgaben zum Rechtsschutz waren von den Mitgliedstaaten bis zum 25. Juni 2005 umzusetzen. Die Europäische Union hat mit diesen Bestimmungen ihre Verpflichtungen aus Artikel 9 der Aarhus-Konvention vom 25. Juni 1998 erfüllt.

15. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Geschwindigkeit des Baufortschritts in Metern pro Tag bei den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße?

Das BMVI informiert den Deutschen Bundestag regelmäßig über den Fortschritt beim Bau der Infrastrukturprojekte der drei Verkehrsträger in den Verkehrsinvestitionsberichten.

Abhängig von den Finanzierungsmöglichkeiten, den Planungskapazitäten, der Baukonjunktur bzw. der Art der Bauwerke werden jährlich unterschiedlich große Bauleistungen erzielt. Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

16. Wie lang ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Planungsdauer vor dem Baubeginn bei den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße?
17. Wie viele Behördenstunden fallen nach Kenntnis der Bundesregierung während dieser Planungszeit durchschnittlich pro Kilometer je Verkehrsträger an?
Welche Kosten fallen pro Arbeitsstunde an?
18. Wie viele Gutachter-Stunden fallen nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich pro Kilometer Streckenabschnitt an?
19. Wie viele Rechtsanwalts- und Gerichtskosten fallen nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich pro Kilometer Streckenabschnitt an?

Die Fragen 16 bis 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Bereich der Neu- und Ausbauvorhaben der Schiene ist die Planungsdauer aufgrund der sehr heterogenen Projekte starken Schwankungen unterworfen. Die durchschnittliche Planungsdauer von der Planungsaufnahme bis zum Baubeginn liegt aktuell bei rund elf Jahren.

Für die Planung von Maßnahmen von Bundesfernstraßen (einschließlich der Beauftragung von Gutachtern und der Abwicklung von Gerichtsverfahren) sind die Länder zuständig.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 5 und 6 verwiesen. Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Erkenntnisse vor.

20. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Verhältnis von Nettobaukosten, also Verkehrsweg mit Lärmschutz zu den Planungs-, Gutachterkosten und sonstigen Kosten je Verkehrsträger?

Im Bereich der Neu- und Ausbaumaßnahmen der Schiene erfolgte bis Ende 2017 eine Finanzierung auf Basis der Baukosten zzgl. einer Planungskostenpauschale. Diese betrug zuletzt 18 Prozent, beinhaltete allerdings nur die Planungs- und Verwaltungskosten ohne Ausführungsplanung. Seit 2018 erfolgt

eine Finanzierung der Ist-Planungskosten, wobei diese mit Abschluss der Baufinanzierungsvereinbarung Teil der Baukosten eines Vorhabens sind.

Im Bereich der Bundesfernstraßen lässt sich aufgrund der Individualität der Projekte und unter Berücksichtigung sonstiger Verwaltungs- und Planungskosten ein aussagekräftiger Durchschnittswert für das Verhältnis von Baukosten zu Planungskosten bei Planungen für Bundesfernstraßen nicht ableiten.

Auch im Bereich der Wasserstraßen gilt, dass sich aufgrund der Individualität der Projekte ein aussagekräftiger Durchschnittswert für das Verhältnis von Baukosten zu Planungs-, Gutachter- und sonstigen Kosten bei Planungen für Bundeswasserstraßen nicht ableiten lässt.

21. Welche Erfahrungen hat die Bundesregierung mit Modul- bzw. Segmentbrücken (Lego-Brücken, mit genormten Fertigteilen), bezüglich der Bauzeitverkürzung und Kosten?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) wurden im Bereich der Schiene Fertigteile bisher nur in Einzelfällen eingesetzt, da diese nur sehr bedingt Vorteile bringen. Auf die Fertigteile müssen die Abdichtung sowie der Schutzbeton aufgebracht werden (analog zu konventionellen Brücken), was maßgeblich die Bauzeit bestimmt. Des Weiteren sind die Zufahrten für den Fertigteiltransporter und den Kran auszulegen. Bei der Anwendung von Fertigteilen konnte keine signifikante Änderung der Kosten verzeichnet werden. Gute Erfahrungen hat die DB AG mit dem Einschleppen von Brücken und dem Bauen unter Hilfsbrücken gesammelt.

Im Bereich des Baus von Bundesfernstraßen ist die Fertigteilbauweise eine seit langem angewandte Bauweise, die die Eingriffszeiten in den Verkehr minimieren kann. Sie bietet sich daher für Überführungsbauwerke über Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen an. Zur Fertigteilbauweise gehören neben den klassischen Fertigteilträgern mit Ortbetoneingangs Schnellbausysteme aus Betonfertigteilen. Hierbei erfolgt der Einsatz von Beton-Fertigteilen sowohl beim Überbau („Modulbauweise“) als auch bei Unterbauten und Widerlagern („Bauteilbrücke“). Segmentbrücken im Sinne der „Empfehlungen für Segmentfertigteilbrücken mit externer Vorspannung“ (Deutscher Beton- und Bautechnikverein) legen den Fokus auf lange Talbrücken. Aufgrund vieler Randbedingungen hat sich diese Bauweise in Deutschland nicht durchgesetzt. Die Modulbauweise wurde in mehreren Pilotversuchen getestet (die Bauteilbrücke in einem Pilotversuch). Bisher ergab sich weder ein Kostenvorteil noch ein Zeitgewinn gegenüber einer klassischen Fertigteilbauweise.

Bei der Wasserstraße kommen in der Regel Stabbogenbrücken mit einer Betonfahrbahnplatte zum Einsatz, da hier die Vorteile überwiegen wie z. B. Überbrückung von größeren Spannweiten möglich, Reduzierung der Sperrzeiten für die Schifffahrt auf ein Minimum.

