Deutscher Bundestag **Drucksache 20/12577**

20. Wahlperiode 14.08.2024

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Riexinger, Christian Görke, Dr. Gesine Lötzsch, weiterer Abgeordneter und der Gruppe Die Linke – Drucksache 20/12404 –

Bundesfernstraßenbau

Vorbemerkung der Fragesteller

Neue Studien zum Zustand der Brücken (vgl. www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/kurzinfo-marode-autobahn-bruecken-bund.pdf) sowie die enormen Baupreissteigerungen im Straßenbau (vgl. de.statista.com/statistik/daten/studie/164936/umfrage/entwicklung-der-baupreise-in-deutschland/) machen aus Sicht der Fragestellenden deutlich, dass es dringend ein Umdenken in der Herangehensweise an den Bundesfernstraßenbau geben muss.

1. Wie viele und welche Straßenprojekte aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 befinden sich gerade in der baulichen Umsetzung (bitte jeweils unter Nennung der im BVWP zugrunde gelegten Baukosten, der aktuell angenommenen Baukosten inklusive Datum der letzten Kostenaktualisierung, der PRINS-Projektcodes (PRINS: Projektinformationssystem) und ggf. Bauabschnitte, der Neu- bzw. Erweiterungsbauten mit Ausbauziel oder Erneuerung bzw. Sanierung und der Bedarfskategorien auflisten)?

2. Wie viele und welche Straßenprojekte aus dem BVWP 2030 befinden sich gerade in der Phase der Ausschreibung von Bauleistungen (bitte jeweils mit erster Kostenschätzung sowie letzter Kostenschätzung sowie dem Zeitpunkt der jeweiligen Kostenschätzung angeben sowie bitte ausweisen, ob es sich hierbei um einen Neu- bzw. Erweiterungsbau bzw. um eine Erneuerung bzw. Sanierung handelt)?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 13. August 2024 übermittelt.

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

3. Wie viele und welche Straßenprojekte aus dem BVWP 2030 befinden sich gerade in der Phase der Planung bzw. Genehmigung (bitte jeweils mit erster Kostenschätzung für das Gesamtprojekt sowie letzter Kostenschätzung sowie dem Zeitpunkt der jeweiligen Kostenschätzung angeben sowie bitte ausweisen, ob es sich hierbei um einen Neu- bzw. Erweiterungsbau bzw. um eine Erneuerung bzw. Sanierung handelt und wie hoch die Planungskosten bis heute sind sowie in welcher Leistungsphase sich das jeweilige Projekt befindet)?

Die Fragen 1 bis 3 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung berichtet jährlich zum 31. August dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages zu Sach- und Kostenstand der Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen. In dem dafür erhobenen Umfang sind die erbetenen Informationen enthalten.

Soweit die Länder im Auftrag des Bundes gemäß Artikel 90 Absatz 3 und Artikel 85 des Grundgesetzes die Bundesfernstraßen planen, tragen diese die dabei entstehenden Planungskosten. Bezüglich der Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung können die Planungsmittel den Projekten nicht einzeln zugeordnet werden, da sich die Planungsaufwendungen der Autobahn GmbH des Bundes aus internen und externen Planungskosten zusammensetzen.

4. Für welche der in der Antwort zu Frage 1 genannten Projekte wurden seit September 2021 Hauptbauleistungen vergeben (bitte jeweils entsprechendes Datum sowie die verausgabten Mittel in den Jahren 2021, 2022, 2023 angeben)?

5. Für welche der in der Antwort zu Frage 2 genannten Projekte wurden seit September 2021 Bauleistungen ausgeschrieben und/oder vergeben (bitte entsprechendes Datum sowie die verausgabten Mittel in den Jahren 2021, 2022, 2023 für die jeweiligen Projekte angeben)?

Die Fragen 4 und 5 werden gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Digitales und Verehr (BMDV) erfasst Verträge über Bauleistungen im Bundesfernstraßenbau über ein Controllingsystem jedoch ohne das Zuordnungsmerkmal „Bedarfsplanvorhaben“. Ferner wird nicht nach Hauptbauleistungen oder Bauleistungen unterschieden. Für Projekte werden in der Regel mehrere Verträge über Bauleistungen in Fach- und Teillosen ausgeschrieben und vergeben.

Daher liegen die Informationen dem BMDV in der erbetenen Konstellation nicht vor.

Insoweit wird auf den jährlichen „Verkehrswegeinvestitionsbericht“ der Bundesregierung wie auch die „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes – Anlage zum Einzelplan 12“ verwiesen.

6. Für welche der in der Antwort zu Frage 3 genannten Projekte wurde die Planung seit September 2021 begonnen (bitte die jeweils verausgabten Mittel für jedes Projekt in den Jahren 2021, 2022, 2023 angeben)?

Das operative Geschäft der Aufnahme von Planungen der Bundesstraßen in Auftragsverwaltung unterliegt nach Artikel 90 Absatz 3 und Artikel 85 des Grundgesetzes den örtlichen Dienststellen der Auftragsverwaltungen der Bundesländer. Insoweit liegen der Bundesregierung die erbetenen Informationen nicht vor.

Bezüglich der Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung wurden nach Auskunft der Autobahn GmbH des Bundes bei den nachfolgend aufgeführten Projekten des aktuellen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen seit September 2021 in Teilabschnitten die Planungen neu aufgenommen:

Bedarfsplan-Nummer	Bedarfsplanvorhaben
7	A 5, AS Offenburg – AS Freiburg-M
149	A 3, AS Nittendorf – AS Rosenhof
183	A 99, AD München-SW – AK München-W
502	A 1, AS Hamburg-Stillhorn – LGr. HH/NI
675	A 1, LGr. HH/NI – Horster Dreieck
676	A 1, AD Horster Dreieck (A 7) – AD Buchholz (A 261)
868	A 3, AK Oberhausen (A 2/A 516) – AS Dinslaken-N
953	A 565, AK Bonn-N – AD Bonn-NO

Bezüglich der aufgewandten Planungsmittel wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

7. Für wie viele Straßenprojekte aus dem BVWP 2030 werden nach Einschätzung der Bundesregierung Planungen durchgeführt, obwohl diese Projekte finanziell nicht abgesichert sind?

Das Netz der Bundesfernstraßen wird nach den Festsetzungen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen ausgebaut, der am 2. Dezember 2016 vom Deutschen Bundestag als Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes beschlossen wurde. Für die Bedarfsplanvorhaben der Dringlichkeitsstufen „Laufend und fest disponiert“ und Vordringlicher Bedarf (jeweils inklusive Engpassbeseitigung) besteht der Auftrag, diese Bedarfsplanvorhaben zu planen und nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu realisieren. Für die Dringlichkeitskategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ hat der Gesetzgeber die Möglichkeit eingeräumt, die Bedarfsplanvorhaben bis zur Baureife zu planen. Die Baufreigabeentscheidung für ein Bedarfsplanvorhaben wird bei Vorliegen von Baurecht unter Berücksichtigung der dann zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel getroffen.

8. Wie viele und welche Projekte aus dem „Weiteren Bedarf“ des BVWP 2030 wurden seit September 2021 weiter geplant (bitte jeweils unter Nennung der im BVWP zugrunde gelegten Baukosten, der aktuell angenommenen Baukosten inklusive Datum der letzten Kostenaktualisierung, der PRINS-Projektcodes und ggf. Bauabschnitte, der Neu- bzw. Erweiterungsbauten mit Ausbauziel oder Erneuerung bzw. Sanierung auflisten)?

9. Für wie viele und welche Projekte aus dem „Weiteren Bedarf“ des BVWP 2030 wurden welche weiteren Schritte zur Fertigstellung unternommen?

Die Fragen 8 und 9 werden gemeinsam beantwortet.

Für die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Weiteren Bedarf (WB) eingestuften Vorhaben besteht kein Planungsauftrag. Diese Bedarfsplanvorhaben werden insofern nicht beplant und keine Schritte zur Fertigstellung unternommen. Sofern für aktuell im WB eingestufte Bedarfsplanvorhaben auf der Grundlage einer früheren Fassung des Fernstraßenausbaugesetzes Planungen erfolgt sind, wurden diese unterbrochen.

10. Für wie viele und welche Straßenprojekte des BVWP 2030 wurde seit 2021 eine Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) vorgenommen und mit welchem Ergebnis (bitte jeweils ursprüngliches NKV sowie neu berechnetes NKV nebst Zeitpunkt der Neuberechnung sowie Zeitpunkt der Preisstände angeben)?

Seit 2021 hat das BMDV für die nachstehend aufgeführten 12 Projekte des aktuellen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen eine Nachbewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) veranlasst.

Bedarfsplan-Nummer	Bedarfsplanvorhaben	Zeitpunkt der Neuberechnung	neu berechnetes NKV	ursprüngliches NKV
132	B 462/A 5, Ausbau bei Rastatt mit Umbau AS A 5/B 462	November 2021	14,1	1,2
163, 164, 165, 166	A 8, AK München-Süd – BGr. D/A, Salzburg	Januar 2021	1,4	1,2
421	B 472, N-OU Bad Tölz	Mai 2021	1,6	2,3
448	B 87, OU Lübben	Januar 2021	1,9	1,2
858	A 1, AS Münster-N – AK Lotte/Osnabrück	April 2021	5,0	FD-E[1)]
867	A 3, AK Oberhausen-West (A 42) – AK Oberhausen (A 2/A 516)	September 2021	1,0–3,5[2)]	>10
868	A 3, AK Oberhausen (A 2/A 516) – AS Dinslaken-Nord			2,4
965	B 51/B 481, OU Münster	Januar 2021	6,2	FD[1)]
1098	B 50, A 1/A 60 – Flughafen	Februar 2024	1,6	FD[1)]
1188	B 178, Zittau – Niederoderwitz (BA 3.3)	Juli 2021	3,5	FD[1)]
1189	B 178, Nostitz – A 4 (BA 1.1)	September 2021	3,2	FD[1)]
1310	B 62/B 19 OU Bad Salzungen (4. und 5. BA) und B 19 OU Witzelroda	Januar 2021	1,7	FD[1)]

1) laufende und fest disponierte Projekte

2) geänderte Projektzuschnitte

Der Preisstand der NKV-Bewertungen ist gemäß der Methodik des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 der des Jahres 2012, auf das die aktuellen Kosten des Bedarfsplanvorhabens anhand der Baupreisentwicklung zurückgerechnet werden.

11. Hat sich die Bundesregierung zu den Berechnungen der Studie „Schwere Kost“ (vgl. www.transportenvironment.org/uploads/files/20240523_Datenanalyse_Kosten-Nutzen_compressed-2.pdf) eine Auffassung gebildet, und wenn ja, kann sie die dortigen Aussagen nachvollziehen, wonach unter Berücksichtigung der gestiegenen Baukosten bei bisheriger Methodik 115 der 1 045 Straßenprojekte des BVWP 2030 unwirtschaftlich sind, bei in der Planung weit fortgeschrittenen Projekten sogar jedes fünfte (bitte begründen)?

12. Hat sich die Bundesregierung zu der Studie „Schwere Kost“ (vgl. Frage 11) eine Auffassung gebildet, und wenn ja, hält sie die dortige Aussage, dass unter Berücksichtigung zusätzlicher CO_2-Kosten des Verkehrs, der durch die neuen Straßen erst noch geschaffen wird (induzierter Verkehr), und jüngster CO_2-Kostensätze des Umweltbundesamtes insgesamt 665 der 1 045 Projekte unwirtschaftlich werden, für nachvollziehbar (bitte begründen)?

Die Fragen 11 und 12 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung kann sich zu der betreffenden Studie nicht äußern, da die Rahmenbedingungen und Annahmen, unter denen die Ergebnisse zustande gekommen sind, im Detail nicht ausreichend beurteilt werden können.

Die im Methodenhandbuch zum BVWP 2030 dokumentierte Bewertungsmethodik für Bewertungen des NKV ermöglicht eine valide Beurteilung der Wirtschaftlichkeit von Bedarfsplanvorhaben. Die in NKV-Bewertungen anhand der BVWP-Methodik anzuwendenden Kosten- und Wertansätze, zu denen auch der CO_2-Kostensatz gehört, werden derzeit im Rahmen eines Forschungsvorhabens aktualisiert und können künftigen NKV-Bewertungen zugrunde gelegt werden.

Gemäß § 7 der Bundeshaushaltsordnung ist die Wirtschaftlichkeit wesentliche Voraussetzung für die Finanzierung eines Vorhabens des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen aus dem Bundeshaushalt. Die Wirtschaftlichkeit eines Bedarfsplanvorhabens wird grundsätzlich nicht nur im Rahmen der Aufstellung der Bundesverkehrswegeplanung untersucht, sondern auch während der Planung sowie zur Veranschlagung der jeweiligen Maßnahme in den Bundeshaushalt jeweils unter Berücksichtigung der aktuellen Kosten – und folglich der eingetretenen Kostenentwicklung – beurteilt.

13. Wie hoch ist die Summe der haushälterisch veranschlagten Mittel für den Neu- und Erweiterungsbau von Autostraßen aus dem BMWP 2030 für die Jahre 2024 ff., die vertraglich bereits gebunden sind und nicht ohne Vertragsstrafen kündbar, stornierbar o. Ä. sind?

Grundsätzlich stehen den Unternehmen – auch ohne eine diesbezügliche Vertragsstrafenregelung – bei Kündigung des Bauvertrages durch den Auftraggeber ohne wichtigen Grund die vereinbarte Vergütung abzüglich seiner ersparten Aufwendungen infolge der Vertragsaufhebung zu. Daher sind die Bindungen aller laufenden Verträge mittels Verpflichtungsermächtigungen (VE) relevant. Die Bindungen der VE der Vorjahre für das Jahr 2024 sind zu Ausgabeermächtigungen geworden, von denen bis 30. Juni 2024 insgesamt 987 283 000 Euro für Bauverträge von Bedarfsplanmaßnahmen verausgabt wurden.

Die folgende Tabelle zeigt für Kapitel 1201 die eingegangenen VE der Jahre 2025 bis 2028 für den Aus- und Neubau (Bedarfsplan) der Bundesfernstraßen in Tausend Euro.

Vorjahres-Verpflichtungen (Stand: 20. März 2024)				
	2025	**2026**	**2027**	**2028**
Bedarfsplan	1 204 682	778 819	404 493	310 335

Die neuen Verpflichtungsermächtigungen des Haushaltsjahres 2024 wurden erst vor kurzem abschließend verteilt. In der Folge sind Auswertungen für eingegangene VE im Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen des Bundes (HKR-Verfahren) noch nicht aussagekräftig. Die grundsätzlich zur Verfügung stehenden VE für Bedarfsplanmaßnahmen können den Titeln 741 22 Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen) und 891 11 Investitionen der Die Autobahn GmbH des Bundes in Kapitel 1201 entnommen werden, wobei die VE des Titels 891 11 nicht auf Ausgabebereiche aufgeteilt sind.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333