

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB - Parlamentssekretariat -Platz der Republik 1 11011 Berlin

Datum: Berlin, 19.05.2016

Seite 1 von 1

Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend

"Kritik des Bundesrechnungshofes am Bundesverkehrswegeplan"

- Drucksache 18/8134"

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage (mit 4 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann, MdB

Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT Invalidenstraße 44 10115 Berlin

POSTANSCHRIFT 11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250 FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvi.bund.de www.bmvi.de



Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend

- "Kritik des Bundesrechnungshofes am Bundesverkehrswegeplan"
- Drucksache 18/8134

Frage 1:

Aus welchem Grund hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) es unterlassen den Ländern ein einheitliches Verfahren für die Berechnung der Erhaltungskosten von Ausbauprojekte vorzugeben, wodurch die Länder den Erhaltungskostenanteil sehr unterschiedlich und teilweise falsch berechneten und die NKV damit teilweise nicht korrekt und untereinander nicht vergleichbar sind?

Antwort:

Im Vorfeld des Anmeldeprozesses wurden den Ländern vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Rahmenbedingungen erläutert, die bei der Ermittlung der Projektkosten für die BVWP-Bewertung anzuhalten sind.

Da zum Zeitpunkt der Anmeldung von Straßenbauprojekten für die Aufstellung des BVWP häufig keine detaillierte Planungen vorlagen, kann es sich bei den Kostenangaben meist nur um konsistente Schätzungen handeln.

Frage 2: Aus welchem Grund hat das BMVI die Vorschläge des beauftragten Ingenieurbüros für eine Plausibilisierung der Investitionskosten bei Ausbauprojekten nicht aufgriffen?

Antwort:

Gegenstand des Plausibilisierungsauftrages war die Prüfung des Gesamtkostenansatzes. Die separate Ausweisung des Erhaltungsanteils war aus Sicht des BMVI von sekundärer Bedeutung. Ferner werden reine Erhaltungsmaßnahmen im BVWP nicht projektscharf aufgeführt.

Frage 3:

Aus welchem Grund hat das BMVI darauf verzichtet, das Verfahren zur Berechnung der sog. Vergleichskosten (anhand derer die Kosten der von den Ländern angemeldeten Straßenprojekte überprüft wurden) zumindest stichprobenweise auf seine Qualität und Eignung hin zu prüfen und die beauftragte Leistung zur Anwendung freigegeben, obwohl es die Herleitung der Vergleichskosten nicht im Detail kannte?

Antwort:

Der Auftrag für die Kostenplausibilisierung wurde eng vom BMVI begleitet. Die Vergleichskosten wurden u. a. anhand von Testanwendungen auf realisierte Vorhaben validiert. Die Qualitätsprüfung durch das BMVI erfolgte auf Grundlage zahlreicher Gespräche

mit den Gutachtern, der Ergebnisse des Forschungsberichtes sowie exemplarischer Plausibilitätsprüfungen der BVWP-Projekte.

Frage 4:

- a) Wieso gelang es dem BMVI nicht, dem mit der Erstellung eines Verfahrens zur Kostenplausibilisierung beauftragten Büro eine ausreichend große Zahl an fertiggestellten Straßenbauprojekten zur Berechnung der Vergleichskosten vorzulegen?
- b) Wieso forderte das BMVI die Länder nicht dazu auf, für alle 148 Vorhaben, die von dem beauftragten Büro für notwendig befunden wurden, um Vergleichskosten zu erstellen, Kostendaten in einer verwendbaren Form zur Verfügung zu stellen?

Antwort:

Die Frage 4a und 4b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planung von Straßen ist ein sehr individueller Vorgang. Die Auswahl hatte u. a. die Bandbreite der verschiedenen Bautypen vom Neubau einer 2-streifigen Ortsumgehung bis hin zum 8-streifigen Ausbau einer bestehenden 6-streifigen Bundesautobahn repräsentativ abzudecken. Die Gesamtzahl der tatsächlich in die jeweilige Kategorie fallenden und auch für den Verkehr freigegebenen Projekte aus dem BVWP 2003 ließ eine größere Grundgesamtheit nicht zu.

- c) Die Daten welcher 78 Straßenvorhaben wurden dem Büro zur Berechnung der Vergleichskosten vorgelegt (Bitte mit Kostenangabe)
- d) Wieso konnten davon nur 54 Projekte tatsächlich verwertet werden?

Antwort:

Die Frage 4c und 4d werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Entsprechend den Vorgaben konnten die Länder insgesamt 78 Projekte als schlussgerechnet melden.

- e) Welche 54 Vorhaben wurden letztlich zur Berechnung der Vergleichskosten bewertet?
- f) Welche Daten hat das beauftragte Büro verwendet, um die fehlenden Kostendaten zu ergänzen (bitte unter Angabe der Projekte)?

Antwort:

Die Frage 4e und 4f werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dem Schlussbericht zum FE-Projekt 24.001-2011 (Los 1) vom März 2014 (öffentlich einsehbar über die Internetseite des BMVI) sind in Anlage 2.3.2 die 54 verwendbaren Projekte und in Anlage 4.2.3.6/6 die Daten der vom Gutachter eingebrachten 23 Tunnelprojekte, die er als Planer und/oder Bauüberwacher bis zum Projektabschluss begleitet hatte, zu entnehmen.

- g) Hat das BMVI die durch das Büro zur Ergänzung hinzugezogenen Daten überprüft? Wenn ja, wie? Wenn nein, warum nicht?
- h) Hat das BMVI sichergestellt, dass die Vergleichskosten ausschließlich auf Grundlage von schlussgerechneten Projekten berechnet wurden? Wenn ja, wie? Wenn nein, warum nicht?
- i) Kann das BMVI ausschließen, dass Vergleichskosten von nicht schlussgerechneten Vorhaben hinzugezogen wurden, was zu einer Ermittlung zu niedriger Vergleichskosten führen würde, da nur bei schlussgerechneten Projekten

Kostensteigerungen berücksichtigt werden können? Wenn ja, wie? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die Frage 4g bis 4h werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ja. Das Vorgehen wurde mit dem BMVI abgestimmt. Plausibilitätsprüfungen erfolgten parallel.

Frage 5:

- a) Bei welchen Vorhaben lagen die Kosten unterhalb der zuvor ermittelten Untergrenze und für welche Vorhaben mussten die Kostenberechnungen daher infolge mit der jeweiligen Straßenverwaltung besprochen werden (bitte unter Angabe der angegebenen Projektkosten, des NKVs, des Bundeslandes und der Einstufung im Entwurf des BVWP 2030)?
- b) Bei welcher dieser Vorhaben kam es zur so genannten Rotschaltung, d.h. dass sich die Differenz zwischen den Vergleichskosten und den angegebenen Kosten nicht aufklären ließ und die Projekte als nicht plausibel eingestuft wurden?
- c) Zu wie vielen Rotschaltungen kam es im Zuge des Bewertungsverfahrens insgesamt (bitte nach Bundesland aufschlüsseln)?
- d) Welche und wie viele Vorhaben, bei denen es im Laufe der Kostenplausibilisierung zu Rotschaltungen kam, sind im Entwurf des neuen BVWP dem Vordinglichen Bedarf zugeordnet?
- e) Welche und wie viele Vorhaben, bei denen es im Laufe der Kostenplausibilisierung zu Rotschaltungen kam, sind im Entwurf des neuen BVWP dem Weiteren Bedarf zugeordnet?

Antwort:

Die Frage 5a bis 5e werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Unterschreiten einer Kostenuntergrenze hat in dem Plausibilisierungsverfahren regelmäßig zu einer Rückkopplung mit den meldenden Straßenbauverwaltungen der Länder geführt. Die hierzu erforderlichen Rückschleifen fanden zwischen den Anmeldern und dem Gutachter statt. Die Dokumentation der einzelnen Abstimmungsschritte einschließlich der des Anlasses ist nicht Gegenstand des gutachterlichen Auftrages gewesen. Das BMVI konnte Einsicht in den laufenden Bearbeitungsstand des Gutachters nehmen. Bei der Begleitung dieses Prozesses hat das BMVI aber keine statistische Auswertung vorgenommen. Deshalb liegt dem BMVI keine Dokumentation vor, aus der sich die gewünschten Angaben entnehmen lassen.

f) Hat das BMVI die Ergebnisse der durch das beauftragte Büro durchgeführten Kostenplausibilisierung der einzelnen Vorhaben kontrolliert? Wenn ja, wie und mit welchem Ergebnis? Wenn nein, wieso nicht?

Antwort:

Nein. Die Qualitätssicherung erfolgte auf Grundlage der Gespräche mit den Gutachtern, der Ergebnisse des Forschungsberichtes sowie der ersten Plausibilitätsprüfungen der BVWP-Projekte durch die Gutachter.

g) Inwiefern ist es zutreffend, dass die Vorlage der Dokumentation der Kostenplausibilisierung der einzelnen Vorhaben durch das Büro gegenüber dem BMVI vertraglich nicht vorgesehen und eine effektive Kontrolle so bereits im Voraus ausgeschlossen wurde?

Antwort:

Es ist nicht zutreffend, dass aufgrund der Festlegungen im Vertrag mit dem Gutachter eine "effektive Kontrolle" der ordnungsgemäßen Ausführung des Vertrages "bereits im Voraus ausgeschlossen" wurde.

Frage 6:

- a) Aus welchen fachlichen Gründen wurde die Kostenuntergrenze nach der Bewertung von einigen hundert Straßenbauprojekten um 15 Prozent abgesenkt, weil diese Projekte nach den Berechnungen des beauftragten Büros unterhalb des möglichen Kostenrahmens lagen und damit nicht plausibel waren, es also zu Rotschaltungen kam?
- b) Inwiefern ist es zutreffend, dass diese Absenkung der Kostenuntergrenze nur erfolgte, um als zu aufwändig eingeschätzte Rücksprachen mit den Straßenbauverwaltungen zu vermeiden?
- c) Warum hat das BMVI nicht veranlasst, dass die rotgeschalteten Vorhaben zur Überarbeitung der Kostenermittlung an die Länder zurückgewiesen werden?

Antwort:

Die Fragen 6a bis 6c werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Als ursprüngliche Kostenuntergrenze (besser: Warnwert für erforderliche vertiefte Kostenaufklärung) wurde der Wert der 40 %-Quantile angesetzt, d. h. die Kosten, die von 40 % der vergleichbaren, tatsächlich abgerechneten, Projekten unterschritten werden. Bei Betrachtung aller für den BVWP 2030 gemeldeten Projekte zeigte sich, dass dieser Wert auch in dieser Größenordnung unterschritten wurde, was insgesamt für die Verlässlichkeit der Kostenschätzung der Ländermeldungen spricht, aber zur Organisation des BVWP-Plausibilisierungsprozesses in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit nicht praktikabel war. Denn mit dieser Untergrenze zeichnete sich ab, dass etwa 30 % der gemeldeten Projekte mit den meldenden Auftragsverwaltungen hätten erörtert werden müssen, obwohl es wahrscheinlich war, dass hierdurch keine anderen Kosten unterbreitet würden, weil die Kosten ja durchaus in einem plausiblen Rahmen lagen.

Deshalb wurde ein erweiterter Warnwert eingeführt, der kostenmäßig 15 % unterhalb der 40 %-Quantile liegt, so dass nunmehr nur noch bei etwa 15 % der Projektanmeldungen Rückkoppelungen mit den Ländern erforderlich wurden. Diese Reduzierung ist deshalb vertretbar und methodisch abgesichert, weil dieser Warnwert immer noch innerhalb des Bereichs der Standardabweichung (ca. 30 %) liegt.

d) Welche Vorhaben wurden unter Anwendung der abgesenkten Kostenuntergrenze plausibilisiert (bitte unter Angabe der angegebenen Projektkosten, des NKVs, des Bundeslandes und der Einstufung im Entwurf des BVWP 2030)?

e) Welche Vorhaben wurden unter Anwendung der nachträglich abgesenkten Kostenuntergrenze im Zuge des Plausibilisierungsprozesses rotgeschaltet (bitte unter Angabe der angegebenen Projektkosten, des NKVs, des Bundeslandes und der Einstufung im Entwurf des BVWP 2030)?

Antwort:

Die Fragen 6d und 6e werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Dokumentation der einzelnen Arbeitsschritte ist nicht Gegenstand des gutachterlichen Auftrages gewesen. Bei der Begleitung dieses Prozesses ist keine entsprechende statistische Auswertung erfolgt. Deshalb liegt keine spezielle Dokumentation vor, aus der sich die gewünschten Angaben entnehmen lassen.

Die abgesenkte Kostenuntergrenze gilt für alle BVWP 2030-Projekte.

Frage 7:

Für wie viele und welche der über 1800 angemeldeten Straßenvorhaben wurde ein NKV kleiner/gleich eins berechnet (bitte unter Angabe des Projektes, des NKV, der Kosten und des anmeldenden Bundeslandes)?

Antwort:

Die Daten sind im Projektinformationssystem (PRINS) hinterlegt und über das Internetportal des BMVI abrufbar.

Frage 8:

Inwiefern folgt die Bundesregierung der Empfehlung des Bundesrechnungshofes, Straßenneubauprojekte, bei denen die Vergleichskosten unterschritten wurden und deren NKV an einem für die Aufstellung des Bedarfsplans relevanten Schwellenwert der einzelnen Dringlichkeitskategorien (Schwelle zwischen Vordringlichem Bedarf und Weiterem Bedarf bzw. zwischen Vordringlichem Bedarf-Engpassbeseitigung und Vordringlichem Bedarf) liegt, erneut auf ihre Plausibilität zu untersuchen?

Frage 9:

Inwiefern folgt die Bundesregung der Empfehlung des Bundesrechnungshofes alle Straßenausbauprojekte erneut zu plausibilisieren und die ermittelten Erhaltungskosten bei Ausbauprojekten mit den Ergebnissen der Erhaltungsbedarfsprognose 2016 bis 2030 abzugleichen?

Antwort:

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus Sicht des BMVI konnte mit der Plausibilitätsprüfung die Verlässlichkeit der Kostenangaben und deren bundesweite Vergleichbarkeit gesteigert werden. Die Kostenplausibilisierung ist eigens für den BVWP 2030 entwickelt und erstmals angewendet worden. Eine erneute umfassende Plausibilisierung der Straßenbauprojekte wird daher vom BMVI als nicht erforderlich angesehen.

Frage 10:

Inwiefern folgt die Bundesregung der Empfehlung des Bundesrechnungshofes nunmehr zügig ein Kostenmanagementsystem aufzubauen, um auf dessen Grundlage nachvollziehbarere Vergleichskosten generieren zu können?

Antwort:

Der Aufbau eines Kostenmanagementsystems – wie vom BRH empfohlen – wird die bekannten Probleme der Vergleichbarkeit von Kostenangaben bei unterschiedlichen örtlichen Randbedingungen und technischen Erfordernissen nicht auflösen können. Gleichwohl hat der Bund mit der Überarbeitung der "Anweisung zur Kostenermittlung, Kostenabstimmung und Kostenüberprüfung sowie zur Veranschlagung und Kostenfortschreibung von Straßenbaumaßnahmen (AKVS 2014)" vor kurzem den Rahmen geschaffen, um nicht nur das Kostenmanagement während der Laufzeit der einzelnen Projekten zu verbessern, sondern darüber hinaus auch eine Datengrundlage als Vergleichsmaßstab zur Kostenschätzung für neue Projekte aufzubauen.

Frage 11: Weshalb werden in den Dossiers zu den einzelnen Projekten im Projektinformationssystem PRINS die betroffenen Bundestagswahlkreise aufgeführt,

obwohl das Ziel der Bundesverkehrswegeplanung sein muss, den BVWP nach objektiven, fachlichen Kriterien und nicht nach politischen Gesichtspunkten aufzustellen?

Antwort:

Der vom Bundeskabinett beschlossene BVWP bildet die Basis für die durch den Deutschen Bundestag zu beschließenden Ausbauänderungsgesetze. Die Zusatzinformation, in welchem Bundestagswahlkreis sich ein Projekt befindet, stellt eine Dienstleistung des BMVI für das Parlament dar.