

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner, Christian Kühn (Tübingen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/1144 –**

Bereitstellung und Umschichtung von Bundesmitteln für den Ausbau, Neubau und Erhalt von Bundesfernstraßenprojekten insbesondere in Baden-Württemberg

Vorbemerkung der Fragesteller

Ebenso wie andere Bundesländer konnte das Land Baden-Württemberg im Jahr 2013 die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel für Bundesfernstraßenprojekte nicht vollständig abrufen. Ferner war es im Gegensatz zu den Vorjahren nicht möglich, kurzfristig zur Verfügung gestellte Ausgleichsmittel in Anspruch zu nehmen, die andere Bundesländer nicht verwenden konnten, obwohl ihnen diese regulär zur Verfügung gestellt wurden.

Eine der zentralen Ursachen dafür war, neben Personalengpässen in der baden-württembergischen Landesstraßenbauverwaltung, dass der Bund für eine ganze Reihe der vom Land priorisierten Bedarfsplanvorhaben keine Baufreigabe erteilt hatte. Zudem verwehrte das ehemalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) dem Land Baden-Württemberg die Inanspruchnahme von Ausgleichsmitteln zur vorzeitigen Sonderrückzahlung kreditfinanzierter Altprojekte, wie beispielsweise für den Engelbergtunnel (www.mvi.baden-wuerttemberg.de „Aktuelle Fragen und Antworten zum Straßenbau in Baden-Württemberg“).

Gegenüber dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg (MVI) begründete das damalige BMVBS die Ablehnungen mit der Vielzahl der in den vorangegangenen Jahren begonnenen Projekte und den zum Teil erheblichen Kostensteigerungen bei Bundesfernstraßenmaßnahmen in Baden-Württemberg. Zudem verwies das damalige BMVBS darauf, dass es angesichts des Instandhaltungsrückstaus bei der Verkehrsinfrastruktur unerlässlich sei, große Teile der Investitionsmittel in den Straßenerhalt umzuschichten, statt weitere Neubauprojekte zu beginnen (www.mvi.baden-wuerttemberg.de „Aktuelle Fragen und Antworten zum Straßenbau in Baden-Württemberg“).

Dies deckt sich mit der Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion der SPD zum „Sachstand wichtiger Verkehrsprojekte in Baden-Württemberg“. Darin äußerte das damalige BMVBS, dass wegen der aktuellen

Finanzierungssituation im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg für mehrere der aufgezählten Vorhaben gegenwärtig keine Aussagen über einen möglichen Baubeginn getroffen werden könnten (Bundestagsdrucksache 17/13846).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Umsetzung der dem Land Baden-Württemberg zur Verfügung stehenden und in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegenen Bundesfernstraßenmittel wurde in der Vergangenheit in erster Linie durch eine bedarfsgerechte Mittelumsetzung bei den laufenden Bauvorhaben und eine entsprechende Steuerung der Finanzierungsprogramme erreicht. Das konnte im vergangenen Jahr von der Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg nicht erreicht werden. Die Mittelausgleiche gegen Jahresende dienten bisher dazu, diese auf Landeshaushaltsregelungen basierenden Übersteuerungen auszugleichen.

Es ist nicht richtig, dass das ehemalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) dem Land Baden-Württemberg die Inanspruchnahme von Ausgleichsmitteln zur vorzeitigen Sonderrückzahlung kreditfinanzierter Altprojekte wie beispielsweise für den Engelberg-Tunnel verwehrte. So konnten im Rahmen der länderübergreifenden Mittelausgleiche zukünftige Tilgungsraten (jeweils 6,4 Mio. Euro in den Jahren 2014 bis 2017) der privat vorfinanzierten B 31, Ortsumgehung Freiburg-Ost in Höhe von rund 25 Mio. Euro vorgezogen werden. Dies war möglich, weil der Tilgungszeitpunkt für diese Maßnahme jeweils der 30. Dezember eines Jahres ist und nur zu diesem Zeitpunkt Sondertilgungen erfolgen können. Eine zusätzliche Sondertilgung für die privat vorfinanzierte A 81, Stuttgart/Feuerbach–Leonberg (einschließlich Engelberg-Tunnel) wäre nur mit Zusatzkosten seitens der kreditgebenden Bank möglich gewesen (separate Zinsberechnung/Vorfälligkeitsentschädigung), weil der Tilgungszeitpunkt für diese Maßnahme der 31. August 2013 war. Zu diesem frühen Zeitpunkt stand noch nicht fest, ob länderübergreifende Mittelausgleiche möglich sind.

1. In welcher Höhe wurden in den Jahren von 2003 bis 2013 Ausgleichsmittel zwischen den Bundesländern umverteilt?

Welche Bundesländer haben jeweils in welchem Jahr in welchem Umfang Bundesfernstraßenmittel abgegeben, und welche Bundesländer haben davon jeweils in welchem Jahr in welchem Umfang profitiert (bitte tabellarisch nach Jahr und Bundesland auflisten)?

Aufgrund der Vielzahl und Komplexität der unterjährigen Buchungsvorgänge mit 16 Bundesländern liegen der Bundesregierung hierüber keine differenzierten Auswertungen vor. Der Vergleich der Soll- und Ist-Angaben im Bundesfernstraßenbereich ist nicht zielführend und beinhaltet nicht nur Ausgleichsmittel. Bei den Soll-Angaben handelt es sich um den sogenannten Verfügungsrahmen, der den Ländern zu Beginn eines jeden Jahres mitgeteilt wird. Die Ist-Angaben umfassen die im jeweiligen Haushaltsjahr bis zum Jahresende getätigten Ausgaben. Im Haushaltsvollzug kommt es aber nicht nur durch länderübergreifende Mittelausgleiche zu Veränderungen, sondern z. B. auch durch unterjährige Zuweisungen von EFRE-Mitteln, Aufhebung von Haushaltssperren, Mitfinanzierungsmittel der Länder und überjährige Sonderfinanzierungen wie z. B. die Konjunkturprogramme.

2. In welcher Höhe wurden in den Jahren 2003 bis 2013 in welchen Bundesländern jeweils in den einzelnen Jahren Mittel, die für den Erhalt von Bundesfernstraßen vorgesehen waren, für Aus- und Neubaumaßnahmen verwendet (bitte tabellarisch nach Jahr und Bundesland auflisten)?

Hierüber liegen der Bundesregierung keine im Sinne der Fragestellung konkreten Angaben vor.

3. Inwieweit entspricht eine Mittelumverteilung zu Gunsten einzelner Bundesländer dem Willen des Bundeshaushaltsgesetzgebers, und inwieweit spielen fachliche Kriterien, wie der Bedarf oder die Dringlichkeit der jeweiligen Bauvorhaben, bei der Umverteilung eine Rolle?

Mittelausgleiche zwischen den einzelnen Ländern dienen dazu, dass die vom Gesetzgeber zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel investitionswirksam und bedarfsgerecht in Maßnahmen, denen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bereits vorab zugestimmt hat, umgesetzt werden.

4. Wie steht die Bundesregierung zu den Vorschlägen, alternativ zum bestehenden System die überschüssigen Bundesfernstraßenmittel in einzelnen Ländern ins Folgejahr zu übertragen oder sie zur Haushaltskonsolidierung des Bundes zu nutzen?
5. Welche konkreten Überlegungen gibt es für eine überjährige Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im 2. Regierungsentwurf zum Haushalt 2014 wurde bereits die im Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode vorgesehene Überjährigkeit der Verkehrsinvestitionsmittel umgesetzt. Eventuelle Ausgabereste können danach durch Einsparungen im Gesamthaushalt und ohne Belastung des Einzelplans 12 ins nächste Haushaltsjahr übertragen werden. Der Haushaltsentwurf beinhaltet auch die ebenfalls vereinbarte wechselseitige Deckungsfähigkeit der Investitionstitel zwischen den Verkehrsträgern.

6. Welcher Anteil entfällt durchschnittlich auf die Planungs- und Bauüberwachungskosten bei Projekten des Bedarfsplans Straße?

Die Disposition von Planungs- und Bauüberwachungsmitteln bei den Bedarfsplanprojekten unterliegt nach Artikel 104a des Grundgesetzes den zuständigen Ländern in eigener Verantwortung. Sie haben hierfür die Kosten aus dem Landeshaushalt zu tragen. Über die Höhe der Kosten liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

7. Gibt es seitens der Bundesregierung Überlegungen, die Pauschale für die Bundesländer zur Finanzierung der Planungs- und Bauüberwachung zu erhöhen?

Falls ja, wie wird dies begründet?

Falls nein, welche Gründe sprechen aus Sicht der Bundesregierung dagegen?

Seitens der Bundesregierung gibt es keine Überlegungen, die Zweckausgabepauschale gemäß § 6 Absatz 3 des Bundesstraßenvermögensgesetzes, mit der vom Bund die Zweckausgaben abgegolten werden, die bei den Ländern im Rah-

men der Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht entstehen, zu erhöhen. Aus Sicht der Bundesregierung würde eine Erhöhung der Zweckausgabenpauschale zu einer Verringerung der Investitionsmittel im Bundesfernstraßenbereich führen.

8. Trifft es zu, dass das ehemalige BMVBS dem Land Baden-Württemberg im August 2012 mitgeteilt hat, dass es keine Spielräume für Neubeginne von Bedarfsplanmaßnahmen in Baden-Württemberg gäbe und die vom baden-württembergischen Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Zusammenhang mit der Priorisierung der baureifen Bedarfsplanmaßnahmen vorgeschlagene Zeitschiene, in der Baubeginne von fünf Maßnahmen im Jahr 2014 vorgesehen waren, deshalb nicht bestätigt werden könne (www.mvi.baden-wuerttemberg.de „Aktuelle Fragen und Antworten zum Straßenbau in Baden-Württemberg“)?

Ja, und zwar vor dem Hintergrund der Vielzahl der insbesondere im Rahmen der Konjunkturprogramme begonnenen Maßnahmen und den z. T. erheblichen Kostensteigerungen in Bau befindlicher Bundesfernstraßenprojekte in Baden-Württemberg.

9. Wie ist der Planungs- und Umsetzungsstand bei den folgenden Bedarfsplanvorhaben, und bei welchen der genannten Vorhaben ist bis wann mit der Baufreigabe zu rechnen, bzw. bei welchen der Projekte können momentan noch keine Aussagen über einen möglichen Baubeginn gemacht werden
 - a) A 3 Landesgrenze Bayern/Baden-Württemberg–Landesgrenze Baden-Württemberg–Bayern,
 - b) B 10 Süßen/Ost–Gingen/Ost (Ortsumgehung Gingen),
 - c) B14 Schwäbisch Hall (Gottwollshäuser Steige)–B19,
 - d) B14 Backnang/West–Nellmersbach (1. Bauabschnitt bei Waldrems),
 - e) B 19 Teilumgehung von Untergröningen,
 - f) B19 Ortsumfahrung Gaildorf,
 - g) B 27 Ortsumgehung Behla,
 - h) B 28n Rottenburg–Tübingen (2. Bauabschnitt),
 - i) B 29 Essingen–Aalen,
 - j) B 29 Ortsumgehung Mögglingen,
 - k) B 31 Überlingen/West–Überlingen/Ost,
 - l) B 31 Immenstaad–Friedrichshafen/Waggershausen,
 - m) B 31 Ortsumgehung Döggingen (Gauchachtalbrücke 2. FB),
 - n) B 31 Ortsumgehung Friedrichshafen,
 - o) B 31 Ortsumgehung Überlingen,
 - p) B 33 Konstanz (Landeplatz)–Allensbach/West,
 - q) B 33 Ortsumgehung Haslach,
 - r) B 34 Ortsumgehung Grenzach,
 - s) B 34 Ortsumgehung Wyhlen,
 - t) B 294 Ortsumgehung Winden,
 - u) B 311 Erbach–Dellmensingen (B 30),
 - v) B 314 Ortsumgehung Grimmelshofen,
 - w) B 463 Westtangente Pforzheim (1. Bauabschnitt),
 - x) B 464 Ortsumgehung Holzgerlingen (Altdorfer Kreuzung)?

Für die Bedarfsplanmaßnahmen der Buchstaben a bis d, g bis k, m, s bis u, w und x ist das Baurecht vorhanden.

Für die weiteren Bedarfsplanmaßnahmen stellt sich der Planungs- und Umsetzungsstand wie folgt dar:

- e) Hinweis: Das Projekt ist keine Maßnahme des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen.
- f) Für den südöstlichen Abschnitt (B 298–L 1066) derzeit Erstellung der Entwurfsplanung durch das Land Baden-Württemberg; für den nordöstlichen Abschnitt aufgrund der nachrangigen Einstufung im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen keine Planungsaktivität.
- l) Baurecht vorhanden (Realisierung vorgezogener LBP-Maßnahmen).
- n) Maßnahme unter Buchstabe l enthalten.
- o) Maßnahme unter Buchstabe k enthalten.
- p) Baurecht vorhanden, 1. Bauabschnitt (Konstanz–Reichenau Waldsiedlung) in Bau.
- q) Vorplanung, Variantenentscheidung noch offen.
- r) Baurecht vorhanden; Bestandteil der Ortsumgehung Grenzach ist die derzeit in Bau befindliche Beseitigung eines schienengleichen Bahnübergangs.
- v) Vorplanung, Variantenentscheidung noch offen.

Wann mit dem Bau eines Vorhabens begonnen werden kann, entscheidet der Bund in Abhängigkeit von den finanziellen Randbedingungen und der Dringlichkeit des Projektes.

Der 2. Regierungsentwurf zum Haushalt 2014 befindet sich derzeit in den parlamentarischen Beratungen. Mit einer Verabschiedung des Haushaltsgesetzes ist im Juli 2014 zu rechnen. Darüber hinaus muss der Haushaltsentwurf 2015 und die Finanzplanung bis zum Jahr 2018 noch konkretisiert werden. Aussagen zu Neubeginnen von Bundesfernstraßen werden deshalb voraussichtlich erst im Sommer dieses Jahres in Abhängigkeit von den bis dahin getroffenen haushaltspolitischen Entscheidungen möglich sein.

10. Wann ist mit einer Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur über den Alaufstieg der A 8 zu rechnen, so dass das im Jahr 2006 auf Wunsch des Bundes ausgesetzte Planfeststellungsverfahren weitergeführt werden kann?

Bevor die Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens für den 6-streifigen Ausbau des Alaufstiegs (Anschlussstelle Mühlhausen–Hohenstadt) erfolgt, wird gemeinsam von Bund und Land Baden-Württemberg entschieden werden, inwieweit eine der im Rahmen der Eignungsabschätzung für ein ÖPP-Projekt vorgeschlagenen Geschäftsmodellvarianten weiter verfolgt werden soll. Die in diesem Zusammenhang zwischen Bund und Land Baden-Württemberg durchzuführende verwaltungsinterne Auswertung und Abstimmung ist derzeit noch nicht abgeschlossen. Daher kann aus heutiger Sicht eine belastbare Aussage zum Zeitablauf des vom Land Baden-Württemberg durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens nicht gemacht werden.

