

Bericht
des Freistaates Sachsen
zur Verkehrsministerkonferenz (VMK)
am 2./3. April 2014 in Leipzig

TOP 5.6 Planungskostenbudget für Schieneninfrastrukturprojekte

Der aktuelle Koalitionsvertrag auf Bundesebene sieht im Zusammenhang mit der Aufstockung der Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur auch die Gewährleistung überjähriger Planungs- und Finanzierungssicherheit¹ vor. Speziell für das System Schiene soll neben einem erhöhten Investitionsniveau auch ein sachgerechter Planungsvorrat² geschaffen werden, der den Neu- und Ausbau wichtiger Schienenverkehrsverbindungen sichert. Diese Zielstellungen sind aus Sicht der Länder ausdrücklich zu begrüßen.

Grundlagen zur Erreichung dieser Ziele können die 2012 eingerichtete Planungskostenpauschale und die darauf aufbauende sogenannte „Sammelvereinbarung 38“ (SV 38) zwischen Bund und Deutscher Bahn AG sein. Bei Fortschreibung der SV 38 sind die bereits 2012 von der VMK benannten Eckpunkte der Länderinteressen (Erstreckung des Planungskostenbudgets bis zur Baureife, festes Budget von mindestens 100 Mio. Euro jährlich, Einbeziehung der Länder bei Festlegung der vom Planungskostenbudget erfassten Projekte) zu berücksichtigen. Diese Ziele sind bisher durch den Bund nicht aufgegriffen worden. Solange die Länder noch nicht in die Festlegung der Projekte einbezogen werden, ist ihnen hilfsweise die alljährliche Projektliste (nach heutigem Kenntnisstand die alljährlich fortgeschriebene SV 38) in Gänze wenigstens zur Kenntnis zu geben.

Angesichts des im Koalitionsvertrag ebenfalls vorgesehenen „nationalen Prioritätenkonzepts“, das besonders dringende und schnell umzusetzende Vorhaben umfassen soll und in das künftig 80 Prozent der Mittel für Neu- und Ausbau fließen sollen³, sowie mit Blick auf die zwischen Bund und DB ausgehandelte Planungskostenpauschale von 18 Prozent⁴ wird davon ausgegangen, dass der jährliche Bedarf allein für die Planung prioritärer Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans deutlich mehr als 200 Mio. Euro⁵ beträgt. Vor dem Hintergrund der derzeit begrenzten Planungskapazitäten bei der Deutschen Bahn AG müssen zur zeitnahen Bewältigung der notwendigen Planungen alsbald die notwendigen Kapazitäten aufgebaut werden. Darauf sollte die Bundesregierung frühzeitig hinwirken, damit spätestens mit Inkrafttreten des Bundesverkehrswegeplans 2015 und der zugehörigen

¹ Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 18. Legislaturperiode, S. 29

² Ebd., S. 31

³ Ebd., S. 29

⁴ Vgl. Bericht des BMVBS zur GKVS am 17./18. September 2012, TOP 5.8

⁵ Bei Unterstellung einer jährlichen Haushaltslinie von 1,5 Mrd. € für Bedarfsplanvorhaben Schiene und dass davon tatsächlich 80 Prozent in prioritäre Vorhaben fließen, ergibt sich rechnerisch ein Planungsbedarf von 216 Mio. € p.a. Angesichts des tatsächlich viel höheren Investitionsbedarfs / -rückstaus selbst bei Vorhaben des gegenwärtigen „Vordringlichen Bedarfs“ ist auch der tatsächliche Bedarf an Planungsmitteln viel höher.

gen Ausbaugesetze die notwendigen Planungskapazitäten bereit stehen. Parallel dazu sollte auch die Beauftragung externer Dritter durch Bund und/oder Deutsche Bahn AG in Erwägung gezogen werden. Eine weitere Option würde darin bestehen, auf Bund/Länder-Ebene eigene Planungskapazitäten neben der Deutschen Bahn AG zu schaffen.

Das von den Ländern eingeforderte Planungskostenbudget von „mindestens 100 Mio. Euro jährlich“ muss im Einklang mit den aufzubauenden Planungskapazitäten sukzessive auf mindestens 200 Mio. Euro p. a. angehoben werden.

Die von der VMK bereits 2012 erbetene Überlassung des Gutachtens zur Ermittlung der Planungskostenpauschale an die Länder ist bisher nicht erfolgt. Dies wäre jedoch auch vor dem Hintergrund sinnvoll, dass die Länder z. T. die Planung von Bedarfsplanvorhaben vorfinanzieren bzw. im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs die Planung oftmals in Gänze finanzieren (z. B. bei GVFG-Vorhaben). Ein einheitlicher Umgang mit Planungskostenpauschalen bzw. mit dem methodischen Ansatz zu deren Ermittlung sollte im Interesse aller Beteiligten (Bund, Länder, Bahn) stehen.