

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Peter Hettlich, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Zeitverzögerungen in Planungs- und Gerichtsverfahren für Verkehrsprojekte

Die wesentliche Begründung für das angestrebte Planungsbeschleunigungsgesetz für Infrastrukturvorhaben sind angeblich zeitaufwändige und verzögernde Beteiligungsmöglichkeiten von Betroffenen und Umweltverbänden. Ungeklärt bleibt jedoch, welcher Zeitaufwand von der Projektidee bis zur Fertigstellung eines Vorhabens insgesamt entsteht, und welchen Anteil daran Bürger- und Verbandsbeteiligung haben. Um die zeitlichen Einsparpotenziale besser einschätzen zu können, erfragen wir die Darstellung zeitlicher Abläufe ausgewählter Projekte.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Welche Bearbeitungszeiträume, aufgeschlüsselt nach Beginn und Abschluss der Planungsschritte und gerichtlichen Überprüfungen, erforderte bislang das Vorhaben A 94 im Raum Dorfen?
b) Welche Zeiträume nahmen dabei die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Umweltverbände in Anspruch?
2. a) Welche Bearbeitungszeiträume, aufgeschlüsselt nach Beginn und Abschluss der Planungsschritte und gerichtlichen Überprüfungen, erforderte bislang das Vorhaben Hochmoselübergang der B 50?
b) Welche Zeiträume nahmen dabei die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Umweltverbände in Anspruch?
3. a) Welche Bearbeitungszeiträume, aufgeschlüsselt nach Beginn und Abschluss der Planungsschritte und gerichtlichen Überprüfungen, erforderte das Vorhaben A 31, am Beispiel eines ausgewählten Planungsabschnittes?
b) Welche Zeiträume nahmen dabei die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Umweltverbände in Anspruch?
4. a) Welche Bearbeitungszeiträume, aufgeschlüsselt nach Beginn und Abschluss der Planungsschritte und gerichtlichen Überprüfungen, erforderte bislang der vierstreifige Ausbau der B 10 zwischen Pirmasens und Landau, am Beispiel eines Planungsabschnittes?
b) Welche Zeiträume nahmen dabei die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Umweltverbände in Anspruch?
5. Wie hoch waren die jeweils im Bundesverkehrswegeplan veranschlagten Investitionskosten dieser Projekte?

6. Wie hoch sind die derzeit erwarteten Kosten der geplanten Projekte bzw. waren die tatsächlichen jeweiligen Kosten vollendeter Planungsabschnitte?
7. In welchem Rahmen variieren die Kostenansätze laut Bundesverkehrswe-
geplan und die tatsächlichen Baukosten?
Welche Gründe hat dies?

Berlin, den 19. Mai 2006

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion