

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, Dr. Dietmar Bartsch, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Kerstin Kassner, Ralph Lenkert, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015 – Projektanmeldung und Prüfung von Alternativen

Im Januar 2013 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) seinen Entwurf einer Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 veröffentlicht. Bis zum 15. März 2013 wurde allen Interessierten die Möglichkeit gegeben, dazu Stellung zu nehmen. Obwohl der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, in seinem Schreiben an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages angekündigt hatte, dass die endgültige Grundkonzeption im Frühjahr 2013 vorgestellt werden soll (Ausschussdrucksache 17(15)505), wurde diese bislang nicht veröffentlicht. Erhebliche Teile der Aussagen in diesem Entwurf einer Grundkonzeption beziehen sich aber auf bereits laufende oder sogar schon abgeschlossene Prozesse im Zuge der Aufstellung des neuen BVWP 2015, insbesondere die Anmeldung von Verkehrsprojekten.

Seit April 2013 werden von den Ländern bereits Projekte für Bundesfernstraßen beim BMVBS angemeldet. Erstmals konnten auch andere Verbände als die Industrie- und Handelskammern Projekte oder Projektalternativen vorschlagen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wird die endgültige Grundkonzeption noch von der alten oder von der neuen Bundesregierung beschlossen werden?
Für wann genau ist die Verabschiedung geplant?
2. Sollen nach den Rückmeldungen aller Verbände noch substanzielle Änderungen an diesem Entwurf vorgenommen werden?

Projektanmeldung

3. Welche endgültigen Fristen gab bzw. gibt es – unterschieden nach Verkehrsträgern – für die Anmeldung von Verkehrsprojekten für den neuen Bundesverkehrswegeplan?
4. Sind mittlerweile für alle Verkehrsträger die Anmeldungen erfolgt?
Wenn nein, für welche Verkehrsträger bzw. von welchen Bundesländern stehen die Anmeldungen noch aus?
5. Wie viele Straßenprojekte wurden bislang insgesamt sowie jeweils von welchem Bundesland angemeldet?

6. Wie hoch sind die derzeit veranschlagten Kosten der angemeldeten Straßenprojekte insgesamt und unterteilt nach Bundesländern?
7. Wie viele Kilometer Autobahnen und Bundesstraßen sollen insgesamt und unterteilt nach Bundesländern nach den Anmeldungen jeweils aus- und neugebaut werden?
8. In welchem Verhältnis hinsichtlich Anzahl und Kosten stehen die angemeldeten Verkehrsprojekte auf Straße, Schiene und Wasserwegen insgesamt sowie jeweils unterschieden nach Neu- und Ausbau?
9. Wie gedenkt die Bundesregierung, die Vielzahl der angemeldeten Projekte auf ein Maß zu reduzieren, das annähernd finanzierbar ist?
10. Wie wurden die Anforderungen an die Projektanmeldungen verschärft (S. 14 des im Internet auf der Seite des BMVBS eingestellten Entwurfs der Grundkonzeption)?
11. Was waren die genauen Anforderungen an die Projektanmeldungen beim BVWP 2003?
12. Was sind die genauen Anforderungen an die Projektanmeldungen beim BVWP 2015?
13. Wann wurden diese Projektanforderungen wem übermittelt?
14. Erfüllen alle angemeldeten Projekte diese Anforderungen?
Wenn nein, welche von wem angemeldeten Projekte bzw. welche Anteile angemeldeter Projekte erfüllen die verschärften Anforderungen nicht, und wie verfährt die Bundesregierung mit diesen Projekten?
15. Wie viele Straßenvorhaben wurden nach Kenntnis der Bundesregierung den Ländern von „Gebietskörperschaften, Verbänden etc.“ übermittelt (S. 47 des Entwurfs)?
 - a) Wie viele dieser Vorhaben wurden von den Ländern beim Bund angemeldet?
 - b) Wie kontrolliert die Bundesregierung die Entscheidung der Länder, ihnen von Dritten vorgeschlagene Projekte nicht beim Bund anzumelden?
 - c) Nach welchen Kriterien sollen diese Projekte Dritter überprüft werden?
 - d) Inwieweit werden diese Dritten bei der weiteren Konkretisierung bzw. Optimierung der von ihnen angemeldeten Projekte von den Auftragsverwaltungen mit einbezogen?
16. Wurden „Gebietskörperschaften, Verbände etc.“ von der Bundesregierung über die Möglichkeit zur Übermittlung ihrer Bedarfsanmeldungen von Straßenbauvorhaben an die Länder informiert?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, wie erfolgte diese Information gegebenenfalls direkt an wen?
17. Wurden auch Umweltverbände von der Bundesregierung oder den Auftragsverwaltungen der Länder über diese Möglichkeit informiert (bitte mit Begründung)?
18. Welche Länder haben nach Kenntnis der Bundesregierung bereits bei der Projektanmeldung die Bürger oder die Öffentlichkeit beteiligt?
 - a) Wie geschah das?
 - b) Wurden dabei erweiterte Beteiligungsformen verwendet wie „Runde Tische“ oder Ähnliches?
Wenn ja, in welchen Ländern?

19. Wird die „Liste der in Bau befindlichen bzw. als gebunden geltenden Vorhaben (...) bis Ende 2013 zusammen mit den angemeldeten Projekten veröffentlicht“ (S. 45 des Entwurfs, bitte mit Begründung), und wenn nein, wann genau soll diese Liste veröffentlicht werden?
20. Wird dies gleich in Form der Projektdossiers im Projektinformationssystem PRINS erfolgen, und wenn nein, wann sollen die Projektdossiers über das PRINS öffentlich gemacht werden (S. 54 des Entwurfs)?
21. Werden diese PRINS-Projektdossiers im Sinne der Schaffung von Transparenz auch die ausführlichen Projektdossiers einschließlich der Verkehrsprognosen enthalten?
Wie wird sichergestellt, dass diese Informationen allgemein verständlich sind?
22. Werden im Internet auch alle relevanten Alternativen dargestellt (bitte mit Begründung)?
23. Was ist am PRINS im Vergleich zum Bundesverkehrswegeplan 2003 neu (S. 54 des Entwurfs)?
Welche Erweiterungen wird es konkret geben?
24. Welcher Gutachter sichtet und konsolidiert die angemeldeten Schienenprojekte und unterzieht sie einer Grobbewertung (S. 48 des Entwurfs)?

Prüfung von Alternativen

25. Wie definiert die Bundesregierung „vernünftige Alternativen“ (S. 55 des Entwurfs)?
26. Welche von wem vorgeschlagenen Alternativen wurden anhand dieser Kriterien nicht weiterverfolgt?
27. Inwieweit haben sich die Länder an die Vorgabe gehalten, „bei der Anmeldung von Straßenprojekten darzulegen, inwieweit jeweils eine intensive Auseinandersetzung mit ‚alternativen Lösungsmöglichkeiten‘ erfolgt ist“ (S. 55 des Entwurfs)?
28. Wird die Darlegung der Länder zu den untersuchten „alternativen Lösungsmöglichkeiten“ jeweils veröffentlicht (bitte mit Begründung)?
29. Bei wie vielen der angemeldeten Straßenprojekte sind Umweltkonflikte (S. 55 des Entwurfs) absehbar (bitte nach Bundesländern aufgeschlüsselt in absoluten Zahlen sowie in Relation zur Gesamtzahl der jeweils angemeldeten Straßenprojekte angeben)?
30. Welche Erheblichkeitsschwelle hat die Bundesregierung hinsichtlich des formal unbestimmten Kriteriums „Umweltkonflikt“ festgesetzt, und durch welche gutachterlichen Stellungnahmen bzw. Studien wurde die Festsetzung dieser Erheblichkeitsschwelle festgelegt?
31. Zu wie vielen Straßenprojekten wurden „alternative Lösungsmöglichkeiten“ untersucht?
 - a) Bei wie vielen davon wurden diese „alternativen Lösungsmöglichkeiten“ auf Grund absehbarer Umweltkonflikte untersucht?
 - b) Bei wie vielen davon sind Umweltkonflikte absehbar?
 - c) Wie oft wurde dabei eine verkehrsträgerübergreifende Prüfung durchgeführt?

32. Wie definiert die Bundesregierung „alternative Lösungsmöglichkeiten“, und beinhaltet dies auch verkehrsträgerübergreifende Lösungsansätze (bitte mit Begründung)?
33. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bei allen angemeldeten Straßenbauprojekten mit absehbaren Umweltkonflikten regelmäßig Alternativen erwogen und dargelegt, warum eine solche Lösung nicht angemeldet wurde?
Wenn nein, bei welchen angemeldeten Straßenprojekten in welchem Bundesland ist dies jeweils nicht erfolgt, und welche Konsequenz zieht die Bundesregierung jeweils daraus?
34. Überprüft die Bundesregierung diese Darlegungen der Länder, und behält sie sich die Einbeziehung von untersuchten, aber nicht angemeldeten Alternativen vor (bitte mit Begründung)?
35. Werden diese Alternativen in den „Meldelinien“ im Portal zum BVWP mit dargestellt und von den Gutachtern im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse und der Umweltrisikoeinschätzung mit überprüft?
36. Werden die 2+1-Lösungen, die den Anbau einer Fahrspur vorsehen und gemäß den Richtlinien keine Kapazitätserweiterung darstellen, generell oder in Einzelfällen im Rahmen der Bedarfsplanung entschieden?
37. Werden die Alternativen von Dritten, die Null-Plus-Lösungen vorschlagen, im Rahmen der Projektprüfungsverfahren den Planungsvarianten gegenübergestellt und in die Entscheidung einbezogen?
38. Behält es sich die Bundesregierung im Einzelfall vor, nicht angemeldete und auch nicht im Vorfeld untersuchte Straßenprojekte einer Projektbewertung zu unterziehen, wie es auch der Verein „ProMobilität“ in seiner Stellungnahme vorschlägt (bitte mit Begründung)?
39. Wie wird bei Projekten verfahren, bei denen nach Informationen der Fragesteller die Länder umweltschonende Ausbaufahrer wie die 4+2-Lösung bei der A 643 (Autobahndreieck Mainz–Anschlussstelle Mombach) vorschlagen und das BMVBS eine Weisung erteilt, eine sechsspurige Autobahn zu bauen?
Werden hier beide Alternativen geprüft?
40. Schließt die Bundesregierung aus, die Seitenstreifenfreigabe in Einzelfällen nicht nur als temporäre Lösung, sondern als dauerhafte Lösung, zumindest für die Laufzeit des neuen Bundesverkehrswegeplans, festzulegen (S. 43 des Entwurfs, bitte mit Begründung)?
41. Wird die Bundesregierung den Vorschlag von „ProMobilität“ aufgreifen, Telematik und andere Ausbaustandards systematisch in die Projektbewertung einzubeziehen und nicht nur in Einzelfällen (bitte mit Begründung)?
42. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von der Deutschen Bahn AG für die von ihr angemeldeten Schienenprojekten alternative Lösungen untersucht und dargelegt, warum diese nicht weiter verfolgt werden sollen?
Wenn ja, bei welchen Projekten ist dies der Fall, und werden diese Untersuchungen öffentlich gemacht (bitte mit Begründung)?
43. Wurden bei Wasserstraßenprojekten alternative Lösungen untersucht und dargelegt, warum diese nicht weiterverfolgt werden sollen?
Wenn ja, bei welchen Projekten ist dies der Fall, und werden diese Untersuchungen öffentlich gemacht (bitte mit Begründung)?
44. Welche naturschutzfachlichen Planungsaufträge des BVWP 2003 sind seit der Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. zu Frage 21

auf Bundestagsdrucksache 16/12014 mittlerweile zusätzlich vollständig abgearbeitet?

45. Bei wie vielen aller vollständig abgearbeiteten naturschutzfachlichen Planungsaufträgen wurden alternative Planungen verwirklicht, und worin besteht jeweils die gefundene alternative Lösung?
46. Wie bewertet die Bundesregierung die mit dem BVWP 2003 erstmals geschaffene Kategorisierung in Form eines der Bedarfseinstufung ergänzenden naturschutzfachlichen Planungsauftrages?
47. Ist vor dem Hintergrund der Tatsache, dass der naturschutzfachliche Planungsauftrag mit keinem Wort im Entwurf der Grundkonzeption genannt wird, die Einschätzung zutreffend, dass es diese Kategorisierung beim BVWP 2015 nicht mehr geben soll (bitte mit Begründung)?

Berlin, den 27. November 2013

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

