

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Andreas Wagner, Dr. Gesine Löttsch, Simone Barrientos, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Jörg Cezanne, Klaus Ernst, Susanne Ferschl, Nicole Gohlke, Kerstin Kassner, Caren Lay, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Ingrid Remmers, Eva-Maria Elisabeth Schreiber, Harald Weinberg, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Nutzen-Kosten-Verhältnis beim Verkehrsprojekt Nord-Tangente Passau

Die vom geplanten Straßenverlauf des Verkehrsprojektes Nord-Tangente Passau (B 388 N-OU) betroffenen Gemeinden, insbesondere die Stadt Passau, lehnen das geplante Projekt ab (vgl. www.passau.de/Aktuelles/Pressearchiv.aspx?rssid=f814271c-d2d0-4a3d-8a2d-09b572134d96). Auch nach der Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) mit der Priorität „Vordringlicher Bedarf“ verstummen die kritischen Stimmen nicht. Besonders umstritten sind das prognostizierte Verkehrsaufkommen, die veranschlagten Kosten und das daraus resultierende Nutzen-Kosten-Verhältnis. Nachfragen des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND – Kreisgruppe Passau beim Bayerischen Staatsministerium des Innern und für Integration sowie für Wohnen, Bau und Verkehr und eine Klage über das Informationsfreiheitsgesetz gegen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur haben keine konkreten Zahlen erbracht. Die Bürgerinitiative Nord-Tangente vermutet, dass pauschalisierte Vorhersagen zur 30-prozentigen Steigerung des Verkehrsaufkommens als Grundlage genommen, regionale Gutachten mit einer deutlich niedrigen Prognose des Verkehrsaufkommens aber nicht beachtet wurden (<http://bi-nordtangente.de/aktuelles/index.html>). Des Weiteren ist die Berechnungsgrundlage der prognostizierten Kosten aus Sicht der Fragestellenden unklar.

Die Antwort der Bundesregierung auf die Berichtsbite des Abgeordneten Victor Perli vom 9. Februar 2018 (Nutzen-Kosten-Verhältnis B 388 N-OU Passau/B 388 G050-BY) verwies auf Bewertungsvorschriften, Bewertungsfaktoren, Bezugsgrößen und Rechenwege sowie Fallbeispiele im Bewertungsverfahren des BVWP 2030, bleibt die konkreten Zahlen aber schuldig.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche konkreten Zahlen zur Verkehrsentwicklung sind als Grundlage für die Nutzen-Kosten-Analyse verwendet worden?
2. Inwiefern ist eine, auf aktuellen Erkenntnissen beruhende, regionale Bevölkerungsentwicklung in die Nutzen-Kosten-Analyse eingeflossen?
3. Aufgrund welcher Berechnung der Wirtschaftsentwicklung der Region wurde das Transportverkehrsaufkommen prognostiziert?

4. Welches Transportverkehrsaufkommen (Schüttgut etc.) wurde auf welcher zahlenbasierten Grundlage ermittelt und prognostiziert?
5. Welche Zahlen für die Kostenkalkulationen wurden bei der Nutzen-Kosten-Berechnung zugrunde gelegt?
6. Welches Bezugsjahr der Baupreise wurde für die Kostenkalkulation herangezogen?
7. Welche Entlastung entsteht für die Angerstraße in Passau im Vergleich zum aktuellen Verkehrsaufkommen (bitte die letzten bekannten Zahlen des Verkehrsaufkommens und die prognostizierten Zahlen benennen)?
8. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass die vom Verkehrsprojektes Nord-Tangente Passau, B 388 G-050 BY direkt betroffenen Gemeinden das Projekt ablehnen?

Berlin, den 25. April 2018

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion