

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 18/126 –**

### **Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015 – Projektanmeldung und Prüfung von Alternativen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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.

1. Wird die endgültige Grundkonzeption noch von der alten oder von der neuen Bundesregierung beschlossen werden?

Für wann genau ist die Verabschiedung geplant?

Die Grundkonzeption wird im Lichte des Koalitionsvertrags noch einmal überarbeitet und anschließend veröffentlicht. Da es sich um ein Konzeptpapier des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) handelt, ist keine Verabschiedung durch die Bundesregierung vorgesehen.

2. Sollen nach den Rückmeldungen aller Verbände noch substanzielle Änderungen an diesem Entwurf vorgenommen werden?

Alle eingegangenen Stellungnahmen werden vom BMVBS geprüft.

#### 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?

Die Fragen 3 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Bundeswasserstraßen und die Bundesschienenwege ist die Projektanmeldung abgeschlossen. Der Meldetermin zu den Bundeswasserstraßen war ursprünglich bereits für Ende 2012 vorgesehen und wurde in Absprache mit den Ländern bis zum Frühjahr 2013 verlängert. Die Anmeldung von Schienenprojekten war für die DB Netz AG bis zum 30. September 2013 möglich, Dritte konnten bis zum 31. März 2013 Projekte einreichen. Die Anmeldung für Straßenprojekte erfolgt gegenwärtig durch die Auftragsverwaltung der Länder und soll bis Ende 2013 abgeschlossen sein.

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?

Die Fragen 5 bis 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Projektanmeldungen Straße liegen bisher nur unvollständig vor. Einschätzungen zum Umfang und zur Art der angemeldeten Projekte können erst nach Abschluss der Anmeldung und Aufbereitung der Projektanmeldung durchgeführt werden.

9. Wie gedenkt die Bundesregierung, die Vielzahl der angemeldeten Projekte auf ein Maß zu reduzieren, das annähernd finanzierbar ist?

Die angemeldeten Projekte werden zunächst seitens des BMVBS geprüft. Anschließend erfolgt die Bewertung in Form von Nutzen-Kosten-Analysen sowie umwelt- und naturschutzfachlichen sowie raumordnerischen bzw. städtebaulichen Beurteilungen. Die Bewertungsergebnisse bilden zusammen mit engpass-

bezogenen Analysen die Grundlage für die Entscheidung, ob bzw. mit welcher Dringlichkeit Projekte in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 eingehen. Die Priorisierungsstrategie ist im Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP 2015 dargelegt.

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?

Die Fragen 10 bis 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Anmeldeverfahren für Verkehrsprojekte unterscheidet sich zwischen den drei Verkehrsträgern. Das liegt vor allem an den unterschiedlichen Arten in denen die Bundesverkehrswege verwaltet werden. Da die Bundesfernstraßen von den Ländern im Auftrag des Bundes verwaltet werden, sind hier die Anforderungen höher als bei den Verkehrsträgern Wasserstraße und Schiene.

Bei der Straße sind die Anforderungen an die Projektanmeldung gegenüber dem BVWP 2003 erhöht worden. Damals genügte ein einfacher Lageplan ohne Kennzeichnung von bautechnischen Einzelheiten, die Angabe der Kostenschätzungen ohne weitere vertiefte inhaltliche Prüfung sowie die beabsichtigte Anzahl der Fahrstreifen ohne Angabe des geplanten Querschnitts. Die Anmeldungen erfolgten grundsätzlich auf der Planungsebene der „Verkehrseinheiten (VKE)“. Die Anmeldungen der Projekte für den BVWP 2015 haben folgende wesentlichen Merkmale zu erfüllen:

1. Anmeldung auf der Ebene von Gesamtprojekten
2. Nachvollziehbare Kostenschätzung mit Angabe der Kostendifferenzierung nach Baugruppen und unterteilt nach Neubau- und Erhaltungsanteilen
3. Vorlage eines detaillierten Lage- und Höhenplans im Mindestmaßstab 1 : 25000 inklusive der geplanten baulichen Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Straßennetz
4. Detaillierte Auflistung der großen Ingenieurbauwerke
5. Angaben zum geplanten Querschnitt
6. Angaben zur Projektbegründung, Projekthistorie, Alternativenprüfung innerhalb des Verkehrsträgers, Raumordnung, Städtebauliche Potenziale, Berücksichtigung umweltfachlicher Gegebenheiten sowie der weiteren Projektwirkungen.

Da die Bundesverkehrswegeplanung im Bereich Schiene nicht in Auftragsverwaltung von den Ländern durchzuführen ist, können die Länder nicht zu Voruntersuchungen von Projekten für die Bundesschienenwege verpflichtet werden. Dementsprechend waren die Anforderungen an Projektanmeldungen, die von Ländern, Verbänden, aus den Parlamenten oder aus der Bevölkerung kommen, geringer als bei der Straße. Die Projektanmeldungen durch die DB Netz AG werden aufgrund der dort bereits vorliegenden Planungen in der Regel bereits detaillierter sein.

Für den Verkehrsträger Wasserstraße werden die Projektdefinitionen durch das BMVBS und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vorgenom-

men. Von den Ländern konnten hierzu Projektideen beim BMVBS eingereicht werden.

13. Wann wurden diese Projektanforderungen wem übermittelt?

Zur Vorbereitung des Anmeldeprozesses der Bundesfernstraßen wurden Schreiben des BMVBS an die Straßenbauverwaltungen der Länder im Juli und November 2012 sowie im Juli 2013 gesandt. Die entsprechenden Schreiben zur Projektanmeldung bei Wasserstraße sind im Juli 2012 an die Länder geschickt worden. Die Informationen zur Schienenanmeldung wurden im Oktober 2012 an die Länder übermittelt. Die Informationen zur Projektanmeldung wurden dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Oktober 2012 übermittelt und sind überdies auf der Internetseite des BMVBS verfügbar und im Entwurf der Grundkonzeption enthalten. Ansonsten wird auf die Antwort zu den Fragen 16 und 17 verwiesen.

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?

Die Angaben der Projektanmeldung werden vom BMVBS und von externen Fachgutachtern geprüft. Im Ergebnis dieser Prüfungen können Änderungen oder Ergänzungen der Anmeldung gefordert oder die Anmeldung vollständig zurückgewiesen werden.

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?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

b) Wie kontrolliert die Bundesregierung die Entscheidung der Länder, ihnen von Dritten vorgeschlagene Projekte nicht beim Bund anzumelden?

Dem Ergebnis der landesinternen Abstimmungsprozesse und der daraus resultierenden Entscheidungen des Landes zur Anmeldung der Projekte kann bis zum Abschluss der Anmeldungen nicht vorgegriffen werden. Das BMVBS wird – nach Abschluss und Prüfung der Anmeldungen – mit den Straßenbauverwaltungen der Länder Gespräche führen, in dem auch nicht angemeldete Projekte thematisiert werden. Danach wird zu entscheiden sein, ob weitere Projekte zu bewerten sind.

c) Nach welchen Kriterien sollen diese Projekte Dritter überprüft werden?

Die Prüfung, Beurteilung und Bewertung von Projektvorschlägen Dritter, die durch die Auftragsverwaltung der Länder beim BMVBS eingereicht werden, erfolgt nach den gleichen Kriterien wie bei allen anderen gemeldeten Projekten.

- d) Inwieweit werden diese Dritten bei der weiteren Konkretisierung bzw. Optimierung der von ihnen angemeldeten Projekte von den Auftragsverwaltungen mit einbezogen?

In der Strategischen Umweltprüfung ist die formelle Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung (§§ 14h bis 14j des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung – UVPG) vorgesehen. Dementsprechend werden der Planentwurf des BVWP mit seinen Anlagen und der Umweltbericht zu den Umweltauswirkungen des Plans mit der Möglichkeit zur Stellungnahme veröffentlicht. Bewertungsergebnisse werden im Projektinformationssystem zusammengeführt. Die zu berücksichtigenden Stellungnahmen werden in den weiteren Bearbeitungsprozess eingebracht. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung informiert abschließend darüber, wie die Stellungnahmen berücksichtigt wurden.

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)?

Die Fragen 16 bis 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund hat das Projektanmeldeverfahren im November 2012 auf den Internetseiten des BMVBS sowie im Februar 2013 im Entwurf der Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015 vorgestellt. Die Grundkonzeption wurde mit Pressemitteilung veröffentlicht. Verbände wurden auf einer gesonderten Konsultationsveranstaltung über die Grundkonzeption informiert. Die Konsultationsveranstaltung richtete sich auch an Umweltverbände sowie kommunale Spitzenverbände. Die Bundesregierung hat keine Erkenntnisse dazu, ob Verbände zusätzlich durch die Auftragsverwaltung der Länder informiert wurden.

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?

Die Öffentlichkeitsbeteiligung der Projektanmeldung obliegt den 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?

Wie im Entwurf der Grundkonzeption angekündigt, soll die „Liste der im Bau befindlichen bzw. als gebunden geltenden Vorhaben“ veröffentlicht werden.

Dies erfolgt voraussichtlich im ersten Quartal 2014. Die Veröffentlichung erfolgt voraussichtlich 2014. Ein genannter Termin steht noch nicht fest.

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?

Die Fragen 20 bis 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die „Liste der im Bau befindlichen bzw. als gebunden geltenden Vorhaben“ wird – zusammen mit den angemeldeten Projekten – unabhängig vom PRINS veröffentlicht. Die Hauptaufgabe des PRINS wird darin bestehen, die Bewertungsergebnisse der einzelnen Projekte transparent darzulegen. Nach Abschluss der Bewertungsrechnungen und Aufbereitung der Ergebnisse für das PRINS erfolgt die Veröffentlichung im Internet. Dargestellt und erläutert werden die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analysen, umwelt- und naturschutzfachlichen sowie raumordnerischen bzw. städtebaulichen Beurteilungen. Ebenfalls Teil des PRINS werden die jeweiligen verkehrsprognostischen Grundlagen sein. Dazu zählt die Darstellung der mit dem Projekt verbundenen prognostizierten Veränderungen der Verkehrsströme bzw. -belastungen. Größeren Raum als im PRINS zum BVWP 2003 werden Hintergrundinformationen zum Projekt einnehmen. Dazu zählen auch Aussagen zur Projektbegründung und -historie sowie zur Prüfung relevanter Alternativen.

24. Welcher Gutachter sichtet und konsolidiert die angemeldeten Schienenprojekte und unterzieht sie einer Grobbewertung (S. 48 des Entwurfs)?

Der Prozess zur Auswahl eines Gutachters für die Konsolidierung und Begutachtung der angemeldeten Schienenprojekte dauert derzeit noch an.

#### Prüfung von Alternativen

25. Wie definiert die Bundesregierung „vernünftige Alternativen“ (S. 55 des Entwurfs)?

Die formale Definition ergibt sich aus §14, §19b UVPG.

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)?

Die Fragen 26 bis 27 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus der Antwort zu den Fragen 10 bis 12 ist zu ersehen, dass die Länder grundsätzlich nachzuweisen haben, dass und mit welchem Ergebnis eine Alternativenprüfung erfolgte.

Dem Bund ist nicht bekannt, ob die Länder vor der Anmeldung bereits Alternativen aufgrund von Untauglichkeit verworfen haben.

28. Wird die Darlegung der Länder zu den untersuchten „alternativen Lösungsmöglichkeiten“ jeweils veröffentlicht (bitte mit Begründung)?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 20 bis 23 verwiesen.

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)?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 5 bis 8 verwiesen.

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?

Die angemeldeten Projekte werden in einem ersten Schritt hinsichtlich des Trassenverlaufs aus Umweltsicht betrachtet. Hierbei wird geprüft, ob der Trassenverlauf aufgrund der örtlichen Gegebenheiten variiert werden muss oder ob gar zusätzliche Brücken oder Tunnel zur Überwindung naturschutzfachlicher Raumwiderstände nötig sind. Die Kriterien dieser Prüfung von Umweltkonflikten werden derzeit in einem Forschungsprojekt entwickelt.

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?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 5 bis 8 verwiesen.

32. Wie definiert die Bundesregierung „alternative Lösungsmöglichkeiten“, und beinhaltet dies auch verkehrsträgerübergreifende Lösungsansätze (bitte mit Begründung)?

Die Prüfung von Alternativen im BVWP wird auf der Ebene von Projekten, Teilnetzen bzw. Korridoren und dem Gesamtplan stattfinden. Dabei ist zu beachten, dass nur vernünftige Alternativen geprüft werden, die die Ziele sowie den geographischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen und mit zumutbarem Aufwand zu ermitteln sind (§ 14, § 19b UVPG). Aufgrund der Vielzahl von Projekten und der vorrangigen Planungskompetenzen bei den Ländern wird eine strukturierte Alternativenprüfung auf Projektebene bereits bei der Projektanmeldung erfolgen. Die Länder sind verpflichtet, bei der Anmeldung von Straßenprojekten darzulegen, inwieweit eine intensive Auseinandersetzung mit „alternativen Lösungsmöglichkeiten“ erfolgt ist. Insbesondere bei Umweltkonflikten ist darzustellen, ob Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, erwogen worden sind, und warum eine solche Lösung nicht angemeldet wird. Soweit es sinnvoll ist, soll auch auf Verkehrsträgeralternativen eingegangen werden. Dies kann nur im Einzelfall festgelegt werden, sobald die Untersuchungen der angemeldeten Projekte beginnen.

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?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 5 bis 8 verwiesen.

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?

Die Fragen 34 und 35 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Falls sich bei der Prüfung des Projektes aus Umweltsicht der angemeldete Trassenverlauf aufgrund von Umweltkonflikten als problematisch erweist, wird das Land gebeten, umweltverträglichere Alternativen zu prüfen. Falls entsprechende Alternativen möglich sind, werden die Bewertungsergebnisse ebenfalls im PRINS dargestellt.

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?

Nur wesentlich kapazitätssteigernde Maßnahmen sind Gegenstand der Bedarfsplanung. Dazu gehören nicht die sogenannten 2+1-Lösungen.



37. Werden die Alternativen von Dritten, die Null-Plus-Lösungen vorschlagen, im Rahmen der Projektprüfungsverfahren den Planungsvarianten gegenübergestellt und in die Entscheidung einbezogen?

Die Prüfung einer Null-Plus-Lösung ist regelmäßig Gegenstand der Alternativenprüfung.

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)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 15b verwiesen.

39. Wie wird bei Projekten verfahren, bei denen nach Informationen der Fragesteller die Länder umweltschonende Ausbaufahrpläne 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?

Bei der A 643 ist die Prüfung der baulichen Voraussetzungen für eine temporäre Seitenstreifenfreigabe erfolgt. Zwischen der AS Mainz-Mombach und der AS Mainz-Gonsenheim müsste die vorhandene Vorlandbrücke auch im Fall der sogenannte 4+2-Lösung mit großem Aufwand verbreitert werden. Vor dem Hintergrund, dass ein sechsstreifiger Ausbau der Vorlandbrücke zuzüglich Seitenstreifen nicht wesentlich aufwendiger ist, wird eine 4+2-Lösung als unwirtschaftlich bewertet. Deshalb muss die Planung für den sechsstreifigen Ausbau zuzüglich Seitenstreifen für die A 643 nach den geltenden Regelwerken schnellstmöglich ausgeführt werden.

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)?

Ja. Eine Seitenstreifenfreigabe kommt nur im Vorgriff auf den regelgerechten Ausbau von überlasteten Autobahnen in Betracht. Hierzu ist es grundsätzlich erforderlich, dass der Ausbau der betroffenen Strecke im Bedarfsplan vorgesehen ist. Wegen der Bedeutung des Seitenstreifens für die Verkehrssicherheit darf seine Verwendung als zusätzlicher Fahrstreifen nur sehr restriktiv angewendet werden.

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)?

Die Projekte der Straßenverkehrstelematik nach 2015 werden mit den Investitionen des BVWP 2015 abgestimmt. So erfolgt im BVWP 2015 wie bisher eine grundsätzliche Prüfung der Wirtschaftlichkeit von Engpassauflösungen auf Autobahnen durch Ausbaumaßnahmen (Erweiterung durch zusätzliche Fahrstreifen) oder andere netzkonzeptionelle Lösungen. Ergänzend soll gemeinsam mit den Ländern untersucht werden, inwieweit im Vorgriff auf die geplante Ausbaumaßnahme auch temporäre Seitenstreifenfreigaben sinnvoll sein könnten.

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)?

Der Untersuchungsprozess der von der Deutsche Bahn AG für eine Aufnahme in den neuen BVWP angemeldeten Projekte beginnt in Kürze. Derzeit werden für besonders komplexe verkehrliche Räume/Korridore eingehende Analysen durchgeführt, um sie für die BVWP-Untersuchungen vorzubereiten. Für die BVWP-Aufstellung installiert das BMVBS derzeit ein Projektinformationssystem, das nach Abschluss der Bewertung auf die Internetseite des BMVBS gestellt wird. Untersuchungsergebnisse der angemeldeten Projekte sowie der vom BMVBS bei der BVWP-Aufstellung untersuchten Alternativen werden dort veröffentlicht. Begründungen für die Auswahl oder die Abwahl von Alternativen werden darin enthalten sein.

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)?

Die Alternativenprüfung erstreckt sich von der Projektdefinition und Projektanmeldung bis zur Projektbewertung über alle Stufen des BVWP. Soweit sich bei der Konsolidierung und/oder Bewertung alternative Lösungen abzeichnen, können diese im BVWP 2015 untersucht werden. Die Ergebnisse der Alternativenprüfung werden im Projektinformationssystem veröffentlicht. Die Veröffentlichung untersuchter und ggf. ausgeschiedener Alternativen steht erst am Ende des Bewertungsprozesses.

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?

Seit 2009 wurden folgende Projekte mit einem naturschutzfachlichen Planungsauftrag in den Straßenbauplan eingestellt:

- A 14      Wolmirstedt – B 189
- A 49      Schwalmstadt – Neuental
- B 90n     B 87 – Nahwinden
- B 246a    OU Schönebeck, 3. BA
- B 458     OU Dipperz
- B 486     OU Dreieich/Offenthal.

45. Bei wie vielen aller vollständig abgearbeiteten naturschutzfachlichen Planungsaufträgen wurden alternative Planungen verwirklicht, und worin besteht jeweils die gefundene alternative Lösung?

Eine entsprechende Analyse liegt der Bundesregierung nicht vor. Die Planung, der Bau und die Unterhaltung der Bundesfernstraßen obliegt gemäß Grundgesetz den Ländern (Auftragsverwaltung).

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)?

Die Fragen 46 bis 47 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Kennzeichnungen von Projekten im BVWP 2003 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 mit dem sogenannten „Ökostern“ sind Hinweis auf den besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag für diese Projekte. Mit dieser Kennzeichnung waren jedoch keine materiellen oder verfahrensmäßig neuen Anforderungen an die Planung verbunden. Unabhängig von einer Kennzeichnung mit dem „Ökostern“ müssen alle umwelt- und naturschutzfachlichen Konflikte im Zulassungsverfahren bis zum Vorliegen des Baurechts rechtlich umfassend abgearbeitet werden. Insoweit hatte die Kennzeichnung der Projekte mit dem „Ökostern“ keine unmittelbaren Folgen für die weiteren Planungen.

Aufgrund der fehlenden Wirkungen auf das Planungsverfahren soll im BVWP 2015 auf einen formellen naturschutzfachlichen Planungsauftrag verzichtet werden. Stattdessen werden bei der Aufstellung des BVWP 2015 gegenüber 2003 wesentlich weitergehende Anforderungen an die frühzeitige Umweltprüfung bei der Anmeldung und Bewertung der Projekte gestellt. Darüber hinaus sieht der Entwurf der Grundkonzeption vor, dass die Umweltbetroffenheit explizit bei der Einordnung von Projekten in den Vordringlichen Bedarf Plus (VB+) berücksichtigt wird, so dass Vorhaben nur dann in die Kategorie VB+ eingestuft werden können, wenn sie keine besonders hohe Umweltbetroffenheit aufweisen.

Für jedes bewertete Projekt wird ein Dossier erstellt und veröffentlicht, in dem u. a. die Ergebnisse der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung auf der Einzelprojektebene dargestellt werden. Darüber hinaus kann eine Übersicht der Projekte mit einer besonders hohen Umweltbetroffenheit erstellt werden. Auch ohne Fortführung des „Ökosterns“ werden Projekte mit hoher umwelt- und naturschutzfachlicher Betroffenheit demnach transparent im BVWP 2015 gekennzeichnet.

