

Kleine Anfrage

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

Bundesverkehrswegeplan 2015 und Verkehrsprognose 2030 sowie Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/220

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD heißt es: „Die Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 bis 2030 (BVWP) als verkehrsträgerübergreifende Netzplanung werden wir zügig, transparent und unter Beteiligung der Öffentlichkeit vorantreiben.“

In ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/220 hat die Bundesregierung aus Sicht der Fragestellerinnen und Fragesteller nicht alle Fragen in der angekündigten Transparenz beantwortet. Auch sind die bereits seit dem Frühjahr 2013 bzw. Ende September 2013 vorliegenden Listen der für den neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldeten Projekte für Bundeswasserstraßen und Bundesschienenwege bislang noch nicht veröffentlicht worden. Ferner haben einige Koalitionsvereinbarungen Auswirkungen auf die für Ende 2013 angekündigte, derzeit noch nicht veröffentlichte Verkehrsprognose 2030.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Projekte an Bundeswasserstraßen wurden jeweils von wem angemeldet, und wie hoch sind einerseits die Kosten je Projekt und die Kosten aller angemeldeten Projekte insgesamt?
2. Trifft es zu, dass der Netzzustandsbericht für die Bundeswasserstraßen bereits seit ca. zwei Monaten vorliegt?
Wenn ja, warum ist dieser noch nicht veröffentlicht worden?
3. Welche Bundesländer haben jeweils welche Projektideen für Projekte an Bundeswasserstraßen beim (damaligen) Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eingereicht?
4. Welche Projekte für Schienenwege des Bundes wurden jeweils von wem angemeldet, und wie hoch sind die Kosten je Projekt und die Kosten aller angemeldeten Projekte insgesamt?
5. Welche sind die, bezogen auf die von der Deutschen Bahn AG (DB AG) angemeldeten Projekte, besonders komplexen verkehrlichen Räume/Korridore, für die eingehende Analysen durchgeführt werden, um sie für die BVWP-Untersuchungen vorzubereiten (siehe Bundestagsdrucksache 18/220, Antwort zu Frage 42)?

- a) Wer führt diese Analysen jeweils durch, und bis wann sollen sie jeweils abgeschlossen sein?
- b) Wird die von der DB AG entwickelte Zielnetzkonzeption 2030 als Ganzes betrachtet, oder werden jeweils einzelne Projekte bewertet?
6. Wie beurteilt die Bundesregierung die von der Deutschen Bahn AG jeweils angegebenen Kostenschätzungen in Anbetracht der Tatsache, dass es in der Vergangenheit bei solchen Projekten zu teils erheblichen Kostensteigerungen kam?
7. Unterstützt die Bundesregierung die Idee, insbesondere bei Projekten an Bundesschienenwegen generell einen zusätzlichen Risikopuffer mit einzurechnen (bitte begründen)?
8. Für welche drei Schienenprojekte werden oder wurden jeweils von wann bis wann Ex-Post-Analysen zur Wirkungskontrolle durchgeführt (siehe Seite 82 des Entwurfs der Grundkonzeption), wer wurde damit jeweils beauftragt, aus welchem Grund wurden genau diese Projekte jeweils ausgewählt, und wann werden die Ergebnisse wie veröffentlicht?
9. Ist die Anmeldung der Straßenprojekte durch die Auftragsverwaltungen mittlerweile abgeschlossen?
Wenn nein, welche Bundesländer haben mit jeweils welcher Begründung noch keine abschließende Meldung gemacht?
Wenn nein, welche Frist gewährt die Bundesregierung den Ländern, die noch nicht abschließend gemeldet haben?
 - a) Welche Bundesländer haben jeweils wann ihre abschließende Meldung gemacht?
 - b) Besteht für alle Bundesländer die Möglichkeit, auch zu einem späteren Zeitpunkt noch Projekte nachzumelden, oder gibt es eine endgültige Frist (bitte mit Begründung)?
10. Wie hoch sind bei den Ländern, die ihre Projekte für Bundesfernstraßen bereits vollständig angemeldet haben, jeweils die von diesen angegebenen Gesamtkosten aller angemeldeten Projekte?
11. Bis wann wird die Aufbereitung der Projektanmeldung für die Straßenprojekte abgeschlossen sein?
12. Bis wann werden die Angaben der Projektanmeldung vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und von externen Fachleuten geprüft (ggf. unterschieden nach Verkehrsträgern)?
13. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass Straßenprojekte bzw. entsprechende Alternativen, die von Dritten in den Ländern eingebracht wurden, im weiteren Verfahren gleichberechtigt behandelt werden?
14. Anhand welcher Maßstäbe will die Bundesregierung einschätzen, dass in den Bundesländern tatsächlich, wie von der Bundesregierung gefordert, eine „intensive Auseinandersetzung mit alternativen Lösungsmöglichkeiten“ erfolgte?
15. Wann wird die Bundesregierung alle angemeldeten Projekte veröffentlichen (bitte mit Begründung)?
16. Warum hat die Bundesregierung den Bundesländern – vor dem Hintergrund, dass diese in Auftragsverwaltung tätig sind – keine verbindlichen Vorgaben für die Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Projektanmeldung gemacht?
17. Wann werden jeweils die auf der Internetseite des BMVI (www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan-2015-methodische-

weiterentwicklung-und-forschungsvorhaben.html?nn=35978) alle als bis Herbst oder Ende 2013 laufend bezeichneten sechs Forschungsvorhaben, deren Ergebnisse aber derzeit Anfang 2014 nach Informationen der Fragesteller noch nicht veröffentlicht wurden, einerseits abgeschlossen und andererseits veröffentlicht, und worin ist jeweils die Verzögerung begründet?

Verkehrsprognose 2030

18. Warum wurden die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2030 nicht wie angekündigt (siehe Ausschussdrucksache des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der 17. Wahlperiode des Deutschen Bundestages 17(15)507) Ende 2013 veröffentlicht, und wann wird diese Veröffentlichung erfolgen?
19. Wann wird die „ausführliche Herleitung und Erläuterung der getroffenen Annahmen“ zur Untersuchung über „Sozio-ökonomische und verkehrspolitische Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose“, wie in der zusammenfassenden Darstellung (siehe Ausschussdrucksache des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der 17. Wahlperiode des Deutschen Bundestages 17(15)400, Seite 1) angekündigt, veröffentlicht?
20. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage des Forschungsprojektes „Renewability II: Szenario für einen anspruchsvollen Klimaschutzbeitrag des Verkehrs“ (siehe Ausschussdrucksache des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der 17. Wahlperiode des Deutschen Bundestages 17(15)485), dass im Klimaschutzszenario mit deutlich ambitionierteren Maßnahmen die Treibhausgasemissionen von 2005 bis 2030 um 37 Prozent reduziert werden können bei gleichzeitiger Stärkung der deutschen Wirtschaftskraft und Stabilisierung des Staatshaushalts?
21. Warum hat die Bundesregierung für den Bundesverkehrswegeplan kein Szenario untersuchen lassen, das wie dieses Forschungsprojekt die Einhaltung klimapolitischer Ziele als Grundlage für den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 ansieht?
22. Hält die Bundesregierung die für die Verkehrsprognose 2030 getroffenen Annahmen zur wirtschaftlichen Entwicklung in Europa, die bis zum Jahr 2030 mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 1,38 Prozent über dem Deutschlands mit 1,14 Prozent liegen soll, angesichts der wirtschaftlichen Entwicklung Europas in den letzten Jahren weiterhin für plausibel (bitte mit Begründung)?
23. Werden die Auswirkungen der aktuellen wirtschaftlichen Krisen insbesondere in Südeuropa – so hat die Güterverkehrsleistung in Deutschland im Jahr 2012 trotz eines 0,7-Prozent-Wachstums des Bruttoinlandsproduktes (BIP) um 1,8 Prozent abgenommen – noch einbezogen?
24. Werden die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vereinbarten Maßnahmen zur Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen und die Einführung einer Pkw-Maut für Ausländer in der Verkehrsprognose berücksichtigt?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, wie?
25. Aufgrund welcher Annahmen gehen die Gutachter davon aus, dass das Trassenpreissystem für die Schieneninfrastruktur sich real konstant entwickeln wird, vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die durchschnittliche Steigerung in den letzten Jahren bei etwa 2 Prozent lag (BAYERNKURIER vom 18. Januar 2014 „Bunter und besser“)?

26. Welche konkreten Maßnahmen soll diese Änderung des Trends steigender Trassenpreise bewirken?
27. Welchen konkreten Maßnahmen sollen dem Effekt entgegenwirken, dass die Produktivitätsfortschritte im Luftverkehr die kostensteigernden Faktoren übertreffen, ohne die es somit zu sinkenden Flugpreisen kommen würde?

Berlin, den 30. Januar 2014

Dr. Gregor Gysi und Fraktion