

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Wolfgang Gehrcke, Annette Groth, Kerstin Kassner, Jan Korte, Dr. Gesine Löttsch, Petra Pau, Dr. Petra Sitte, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Projektanmeldung für den Bundesverkehrswegeplan 2015**

Mit Anschreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 22. Mai 2014 erhielten der Haushaltsausschuss und der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages einen Bericht zu den Projektvorschlägen für den neuen Bundesverkehrswegeplan, der auch Listen mit den zu überprüfenden Projekten enthält (Ausschussdrucksache 18(15)45). Während Straßenprojekte nur durch die Bundesländer angemeldet werden konnten, konnte für die Schienenwege „praktisch jedermann Projekte vorschlagen“ (ebd.). Nicht ersichtlich aus der Übersicht über die „Projektvorschläge für den neuen Bundesverkehrswegeplan Schiene“ ist, wer die knapp 400 Projektvorschläge Schiene jeweils eingereicht hat, insbesondere auch nicht, welche davon die DB Netz AG selber vorgeschlagen hat. Für die Bundeswasserstraßen gilt: „Für den Verkehrsträger Wasserstraße werden die Projektdefinitionen durch das BMVBS und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vorgenommen. Von den Ländern konnten hierzu Projektideen beim BMVBS eingereicht werden.“ (Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 10 bis 12 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/220).

Für alle drei Verkehrsträger gilt, dass je umfangreicher die Liste derjenigen Projekte, die als laufend gelten und nicht erneut überprüft werden, desto geringer der Spielraum für die Aufnahme neuer Projekte ist: „Die erneute Bewertung aller noch nicht laufenden Projekte ist Grundvoraussetzung für eine ergebnisoffene und bedarfsorientierte Priorisierung. Jede Projektidee muss unabhängig vom Anmelder oder dem Planungsstand beweisen, dass sie zur Lösung der drängenden Probleme der Verkehrssysteme beitragen kann und wirtschaftlich ist“ (siehe Plenarprotokoll des Deutschen Bundestages 18/35, Anlage 7, S. 2983). Deswegen werden, so die Aussage des BMVI, „im Bundesverkehrswegeplan 2015 auch Projekte noch einmal bewertet, die schon sehr weit geplant, teilweise sogar schon planfestgestellt sind“ (ebd.). „Ausgenommen und damit nicht erneut bewertet werden nur einige wenige Vorhaben, die als ‚laufend‘ gelten. Dazu zählen Maßnahmen, die bereits im Bau sind, bei denen zurzeit davon ausgegangen wird, dass bis voraussichtlich Ende 2015 mit dem Bau begonnen wird“ (ebd.). Vor dem Hintergrund, dass beispielsweise an der A 100 in Berlin und der A 49 in Hessen auch Bauabschnitte als „laufend“ gelten, die mangels Planungsrecht im Jahr 2015 noch nicht in Bau sein können, wirft die Einstufung von Projekten als „laufend“ Fragen auf.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann genau wird die Prüfung und Konsolidierung der angemeldeten Projekte jeweils abgeschlossen sein (bitte gegebenenfalls für die drei Verkehrsträger getrennt angeben)?
2. Welche Projekte an Bundeswasserstraßen wurden jeweils von wem angemeldet?
3. Welche Bundesländer haben jeweils welche Projektideen für Projekte an Bundeswasserstraßen beim (damaligen) Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eingereicht?
4. Wie hoch sind einerseits die Kosten je Projekt (bitte jeweils das Jahr der letzten Kostenermittlung angeben) und die Kosten aller voraussichtlich neu zu bewertenden Projekte an Bundeswasserstraßen insgesamt?
5. Welche Projekte für Schienenwege des Bundes wurden jeweils von wem angemeldet (bei im Zuge der bereits erfolgten Bereinigung um Doppelungen oder durch Zusammenfassung mehrerer angemeldeter Projekte bitte jeweils alle Anmelder nennen)?
6. Wie hoch sind einerseits die von den Anmeldern jeweils genannten Kosten (bitte jeweils das Jahr der letzten Kostenermittlung angeben) und andererseits die derzeit abzuschätzenden Kosten aller (neu) zu bewertenden Schienenprojekte insgesamt?
7. Wie hoch sind, jeweils pro Bundesland, die – sich aus den bislang geschätzten Kosten bzw. den von den Ländern für neue Projekte genannten – Gesamtkosten aller (neu) zu bewertenden Straßenprojekte?
8. Wie hoch sind, jeweils pro Bundesland, die, einschließlich der dieses Jahr aufzuwendenden Ausgaben, Kosten für die Beendigung aller als laufend bezeichneten Straßenprojekte?
9. Welche geplanten Bauabschnitte welcher Autobahn- und Bundesstraßenprojekte, die derzeit noch nicht in Bau sind, wurden jeweils warum als laufende Projekte eingestuft und dem Bezugsfall zugeordnet?
10. Bei welchen dieser Bauabschnitte liegt derzeit kein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor?
11. Welche Straßenprojekte sollen nach derzeitigem Stand neu in den Straßenbauplan 2015 eingestellt werden?
12. Wieso wurde der Neubau der A 100 in Berlin bis zur Storkower Straße als laufendes Projekt eingestuft, obwohl derzeit lediglich der 16. Bauabschnitt bis zum Treptower Park in Bau ist und für den geplanten 17. Bauabschnitt bis zur Frankfurter Allee das Planfeststellungsverfahren noch nicht einmal begonnen wurde, und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen lediglich im Weiteren Bedarf eingestuft ist?
13. Wieso wurde der Neubau der gesamten A 49 in Hessen von der Anschlussstelle (AS) Schwalmstadt bis zum geplanten Autobahndreieck A 5/A 49 durchgängig als laufendes Projekt eingestuft, obwohl nach Information der Fragesteller derzeit lediglich im Abschnitt von der AS Schwalmstadt isoliert der Tunnel Frankenhain bis zur AS Neuental in Bau ist?
14. Haben die Länder, vor dem Hintergrund der Antwort der Bundesregierung zu Frage 14 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/549, dass für „jedes erwogene Investitionsvorhaben der Bundesfernstraßen [...] nachzuweisen (ist), dass eine Alternativen-Prüfung erfolgt ist“, für jedes im neuen Bundesverkehrswegeplan zu untersuchende Vorhaben eine entsprechende Alternativen-Prüfung nachgewiesen?

Wenn ja, wann, und wie werden diese Alternativen-Prüfungen öffentlich gemacht?

Wenn nein, für welche Projekte haben die Länder keine Alternativen-Prüfung nachgewiesen, und wie verfährt die Bundesregierung in diesen Fällen?

15. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung sämtliche von Dritten bei den Bundesländern vorgeschlagenen Alternativen zu Straßenprojekten der Länder von diesen in die Alternativen-Prüfungen einbezogen?

Wenn nein, warum nicht, und zu welchen Projekten wurden von Dritten vorgeschlagene Alternativen nicht berücksichtigt?

16. Wann genau werden die Projektdossiers im Projektinformationssystem PRINS öffentlich zugänglich gemacht (bitte mit Begründung)?

Berlin, den 17. Juni 2014

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**

