

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens,
Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/3907 –**

Bundesverkehrswegeplan 2015 – Prüfung und Konsolidierung der angemeldeten Verkehrsprojekte (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/2061)

Vorbemerkung der Fragesteller

In der Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/2061 wurden viele Fragen aus Sicht der Fragesteller nur unzureichend beantwortet. Die Bundesregierung begründete dies damit, dass die Prüfung bzw. Überprüfung und Konsolidierung der Schienenprojekte und der Straßenbauprojekte noch nicht abgeschlossen war, dies sollte im Herbst 2014 abgeschlossen sein (vgl. Antwort zu Frage 1). Bei den Wasserstraßenprojekten wurde demnach eine Vorprüfung durchgeführt, deren Ergebnisse (Stand: 4. Juli 2014) „in Kürze vorliegen“ sollten (ebd.). Ferner wurde von der Bundesregierung angegeben, dass „die Projektdossiers mit den Darstellungen der zur Anmeldung der Projekte erforderlichen Daten [...] im Spätherbst 2014 auf den Internetseiten des BMVI veröffentlicht werden“. Dies ist bis dato noch nicht erfolgt. Es ist ebenfalls aus dem Internetauftritt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nicht ersichtlich, ob die eingangs genannten Schritte tatsächlich abgeschlossen wurden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Es ist zunächst grundsätzlich darauf hinzuweisen, dass die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) ein laufender Arbeitsprozess ist, der erst mit dem Beschluss des Bundeskabinetts seinen Abschluss findet. Im Sinne der Transparenz hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auch Informationen zu noch nicht abgeschlossenen Zwischenschritten veröffentlicht. In diesen Fällen handelt es sich bei vorherigen Informationen um Arbeitsstände, die sich noch laufend verändern können. Darauf wurde beispielsweise auch in der Überschrift der bisher veröffentlichten Projektlisten ausdrücklich hingewiesen.

1. Bei welchen angemeldeten Projekten an Bundeswasserstraßen ergab die Vorprüfung, dass diese die Schwelle der volkswirtschaftlichen Rentabilität nicht erreichen können (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/2061)?

Auf Basis der bei den Bundeswasserstraßen für einen Teil der Projektvorschläge durchgeführten Vorbewertung sind lediglich einige der angemeldeten Projekte nicht in die Hauptbewertung zu übernehmen. Hierüber werden zunächst die Anmelder dieser Projekte informiert, bevor die Ergebnisse veröffentlicht werden können.

2. Warum ist der Netzzustandsbericht für die Bundeswasserstraßen immer noch nicht veröffentlicht, obwohl im Februar 2014 bereits eine „interne Entwurfsfassung“ vorlag (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/549), und wann soll diese Veröffentlichung nun erfolgen?
3. Wann wird die nach Kenntnis der Fragesteller seit längerem intern vorliegende Erhaltungsprognose der Bundesfernstraßen veröffentlicht, und warum ist dies bislang noch nicht erfolgt (bitte mit Begründung)?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVI wird im Jahr 2015 einen Verkehrsinfrastrukturbericht veröffentlichen, der zusammenfassend den Zustand der Bundesverkehrswege transparent macht und insbesondere Aufschluss über den Nachholbedarf und die erforderlichen Investitionen geben wird. Separate Veröffentlichungen zum Netzzustand der Bundeswasserstraßen oder zur aktualisierten Erhaltungsbedarfsprognose der Bundesfernstraßen sind vor diesem Hintergrund nicht mehr vorgesehen.

4. Ist die Konsolidierung und Vorprüfung der Schienenprojekte bereits abgeschlossen?
Wenn ja, seit wann, wann und wo werden die Ergebnisse der Öffentlichkeit bekannt gemacht, und wenn nein, warum noch nicht?
5. Welche Schienenprojekte werden nun einer ausführlichen Bewertung unterzogen?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Prüfungsprozess der rund 1 100 Projektvorschläge Schiene läuft derzeit. Danach wird feststehen, welche Projekte nach einer erfolgreichen Erstbewertung der ausführlicheren Zweitbewertung unterzogen werden.

Der hohe Umfang der Projektvorschläge sowie die erforderlichen umfassenden Aufbereitungen der Schienenprojekte samt Ermittlung von Investitionskosten haben zu einem erheblichen Arbeitsaufwand geführt. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

6. Wie hoch sind die durch die vom BMVI beauftragten Gutachter (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 6 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/2061) ermittelten Kosten aller (neu) zu bewertenden Schienenprojekte einerseits insgesamt, und andererseits jeweils einzeln?

Ist die Konsolidierung und Prüfung der Straßenbauprojekte bereits abgeschlossen?

Wenn ja, seit wann, wann und wo werden die Ergebnisse der Öffentlichkeit bekannt gemacht, und wenn nein, warum noch nicht?

Wegen der Komplexität und der großen Anzahl der Schienen- und Straßenbauprojekte dauert die Kostenermittlung (Schiene) bzw. die Plausibilitätsprüfung (Straße) noch an. Alle relevanten Projektdaten werden mit der Vorlage des 1. Referentenentwurfs dokumentiert. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

7. Werden alle zu überprüfenden Straßenprojekte der nach Kenntnis der Fragesteller derzeit laufenden „Trassenplausibilisierung“ unterworfen?

Wenn nein, welche Projekte werden warum nicht entsprechend untersucht?

Alle zu überprüfenden Straßenprojekte werden einer Trassenplausibilisierung unterzogen.

8. Wie hoch sind, jeweils pro Bundesland, die Gesamtkosten aller (neu) zu bewertenden Straßenprojekte, die nach Abschluss der Prüfung und Konsolidierung vorliegen sollten (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/2061)?

Erst nach Prüfung und Konsolidierung der Projekte wird eine Statistik der Gesamtkosten vorliegen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

9. Bei welchen Straßenbauprojekten gab es in der aktuell einsehbaren Liste mit Datum vom 5. September 2014 (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/bvwp-uebersicht-vorhaben-strasse.pdf?__blob=publicationFile) Veränderungen im Vergleich zur Liste mit Datum vom 20. März 2014, die den Mitgliedern des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages als Ausschussdrucksache 18(15)45 zur Verfügung gestellt wurde, und warum erfolgten diese jeweils?
10. Bei welchen Straßenbauprojekten gab es bis jetzt weitere Änderungen im Vergleich zur aktuell einsehbaren Liste mit Datum vom 5. September 2014 (ebd.), und warum erfolgten diese jeweils?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anmelde-Liste wurde aktualisiert, da es in Absprache mit den Ländern noch einzelne Nachmeldungen gab. Darüber hinaus wurden die im Sommer 2014 für das Jahr 2015 festgelegten Neubeginne in die Liste der laufenden Projekte eingliedert. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

11. Welche Straßenbauprojekte werden im Zuge der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans überprüft?

Grundsätzlich werden alle für den BVWP 2015 angemeldeten Straßenbauprojekte geprüft mit Ausnahme der Projekte des Bezugsfalls.

12. Gab es auch bei Projekten für die Bundesschienenwege und die Wasserstraßen des Bundes Änderungen im Vergleich zur Ausschussdrucksache 18(15)45, und wenn ja, welche waren das jeweils?

Die im Internet veröffentlichte „Übersicht über die laufenden Vorhaben und die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben – Bundesschienenwege“, Stand: 5. Mai 2014, wurde gegenüber der in der Ausschussdrucksache 18(15)45 enthaltenen Projektliste nicht geändert. In Kürze wird die Internetliste mit einigen redaktionellen Änderungen aktualisiert.

Die im Internet veröffentlichte „Übersicht über die laufenden Vorhaben und die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben – Bundeswasserstraßen“, Stand: 1. März 2014, wurde gegenüber der in der Ausschussdrucksache 18(15)45 enthaltenen Projektliste lediglich redaktionell geändert.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

13. Welche Projekte aller drei Verkehrsträger werden im Vergleich zur Ausschussdrucksache 18(15)45 zusätzlich als laufend angesehen, und warum erfolgte jeweils deren damit verbundene Herausnahme aus der erneuten Überprüfung?

Ist es zutreffend, dass die Bewertungsmethodik noch nicht abschließend beschlossen ist, wie dies die Darstellung auf den Internetseiten des BMVI nahelegt (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan-2015-oeffentlichkeitsbeteiligung.html)?

Wenn ja, warum ist dies noch nicht erfolgt, obwohl der Entwurf bereits im April 2014 vorlag, und wenn nein, wann und wo ist diese veröffentlicht bzw. wann und wo ist diese Veröffentlichung geplant?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen. Vor diesem Hintergrund sind Änderungen bei allen drei Verkehrsträgern grundsätzlich noch im laufenden Verfahren möglich. Dies gilt bei den Projektlisten u. a. im Hinblick auf die Zuordnung von Projekten zu den laufenden Vorhaben aufgrund von Baubeginnen bis Ende 2015. Bei der Aktualisierung der Übersicht im Internet wird der jeweilige Stand veröffentlicht. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 9 und 10 verwiesen.

Im Hinblick auf die Aktualisierung und Weiterentwicklung der BVWP-Bewertungsmethodik im Rahmen mehrerer Forschungsprojekte unter Berücksichtigung internationaler Standards, wissenschaftlicher Erkenntnisgewinne, gesellschaftlicher Entwicklungen sowie Transparenz und Effizienz der Anwendung werden Teile der Methodik momentan noch einmal von den Gutachtern unter Berücksichtigung der zum Entwurf eingegangenen Stellungnahmen überarbeitet. Einige Änderungsvorschläge erforderten weitergehende Überlegungen sowie kleinere Tests, sodass die Überarbeitung des Entwurfs noch andauert. Eine ausführliche Übersicht zu den Zwischen- und Endergebnissen dieser Forschungsprojekte ist auf den Internetseiten des BMVI verfügbar (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan-2015-methodische-weiterentwicklung-und-forschungsvorhaben.html?nn=121406).

14. Welche Bewertungskriterien wird es neben der Nutzen-Kosten-Analyse geben, und welche werden sich im Vergleich zum Bundesverkehrswegeplan 2003 jeweils wie ändern (bitte Änderungen jeweils begründen)?

Neben der Nutzen-Kosten-Analyse setzt sich die BVWP-Bewertungsmethodik aus drei weiteren Bewertungsmodulen zusammen: Dies sind die Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung, die Raumordnerische Beurteilung und die

Städtebauliche Beurteilung. Die Projektbewertungen und -priorisierungen erfolgten bereits für den BVWP 2003 auf der Grundlage dieser vier Bewertungsmodule. Allerdings wurde die BVWP-Bewertungsmethodik für den BVWP 2015 in mehreren Forschungsprojekten überprüft und weiterentwickelt (vgl. dazu die Antwort zu Frage 13). Im Folgenden werden die wichtigsten Weiterentwicklungen des BVWP-Bewertungsverfahrens skizziert (vgl. dazu auch eine auf den Internetseiten des BMVI unter www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/bvwp-2015-kurzbeschreibung-methodik.pdf?__blob=publicationFile abrufbare Kurzdarstellung der BVWP-Bewertungsmethodik):

Modul A: Nutzen-Kosten-Analyse

- Die Nutzenkomponente „Zuverlässigkeit des Verkehrsablaufs“ wird neu in das Bewertungsverfahren eingeführt (einschließlich der Entwicklung von Größen zur Messung von Zuverlässigkeitsänderungen und Monetarisierungsansätzen für Zuverlässigkeitsgewinne). Damit wird der in Wissenschaft und Praxis erhobenen Forderung Rechnung getragen, die Verkehrssysteme nicht in erster Linie schneller, sondern zuverlässiger zu machen.
- Im Vergleich zur bisherigen Methodik wird die Bewertung von Zeitgewinnen erstmals auch nach Reiseweiten differenziert. Im Güterverkehr wird erstmals eine Zeitbewertung für Güter (verbesserte Logistikprozesse, Kapitalbindung) eingeführt. Weiterhin wurden Transportkostenansätze grundlegend aktualisiert.
- In der Vergangenheit kam es immer wieder zu deutlichen Unterschätzungen der Investitionskosten der zu bewertenden Vorhaben. Daher wird die Qualität der Kostenschätzungen zukünftig durch erhöhte Anforderungen an die Projektmeldung, die Plausibilisierung von Trassenverläufen (insbesondere aus umwelt- und naturschutzfachlicher Sicht) und an Kostenangaben deutlich verbessert.
- In das weiterentwickelte Bewertungsverfahren werden neben den bisher nur betrachteten Treibhausgasemissionen aus dem Betrieb von Fahr- bzw. Flugzeugen und Binnenschiffen zusätzlich auch jene aus dem Bau, der Erhaltung und Unterhaltung einbezogen.

Modul B: Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung

- Das Verfahren wurde – insbesondere im Sinne der Anforderungen an den Umweltbericht gemäß dem Gesetz zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) – angepasst und optimiert.
- Dafür wurden aus den Zielfeldern der Strategischen Umweltprüfung die für die Bewertung relevanten Umweltindikatoren (z. B. Flächeninanspruchnahmen, Zerschneidungswirkungen) abgeleitet, die sowohl für die Einzelprojektbewertung als auch für die Bestimmung von Gesamtplanauswirkungen geeignet sind.
- Gegenüber der früheren Umweltrisikoeinschätzung (URE) des BVWP 2003 zielen die Indikatoren auf die für die BVWP-Ebene wichtigsten Umweltwirkungen ab und sind übersichtlicher gestaltet.

Modul C: Raumordnerische Beurteilung

- Zentraler Ansatz ist eine Systembetrachtung in Form einer raumordnerischen Mängelanalyse, die vor der einzelnen raumordnerischen Projektbeurteilung stattfindet. Grundlage der Systembetrachtung bildet eine regional differenzierte Zustandsanalyse von Erreichbarkeitsdefiziten auf der Grundlage raumordnerischer Mindeststandards der Erreichbarkeit sowie von Defiziten der

An- und Verbindungsqualitäten bezogen auf Zentren des Zentrale-Orte-Systems und von Knoten des Güterverkehrs.

- Einzelprojektbeurteilungen im Modul Raumordnung erfolgen nur für Projekte in Räumen mit nachgewiesenen raumordnerischen Mängeln.

Modul D: Städtebauliche Effekte

- Im Vergleich zum Bewertungsverfahren des BVWP 2003 im Bereich städtebaulicher Effekte wird zukünftig der Begriff der städtebaulichen Effekte von dem betroffenen Straßenraum auf Siedlungsareale erweitert, bei denen von Erschließungseffekten ausgegangen werden kann.
- Neben der inhaltlichen Modernisierung werden auch die Möglichkeiten neuerer digitaler Datenquellen genutzt. Damit lässt sich der im bisherigen Verfahren sehr hohe Untersuchungsaufwand vor Ort deutlich reduzieren und die Qualität der Bewertungsergebnisse steigern.

Zudem ist in der neuen BVWP-Bewertungsmethodik neben der Weiterentwicklung einzelner Komponenten der Bewertungsmodule insgesamt die Bedeutung von Netz-, Korridor- und Gesamtplananalysen deutlich erhöht. So werden beispielsweise Engpassanalysen für Projektmeldung und Investitionsentscheidungen genutzt und Gesamtplanwirkungen als Grundlage für Investitionsentscheidungen ermittelt.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

15. Wann hat oder wann wird die Bewertung aller Projekte beginnen, und wann soll sie abgeschlossen sein (bitte begründen)?

Die Bewertung und Beurteilung der für den BVWP angemeldeten Vorhaben erfolgt im Rahmen eines mehrstufigen Prüfverfahrens unter Einbeziehung externer Gutachter auf der Grundlage der aktualisierten Verkehrsprognose für das Zieljahr 2030, der modernisierten BVWP-Bewertungsmethodik (vgl. dazu die Antwort zu Frage 13) sowie einiger weiterer grundlegender Vorarbeiten (z. B. Aufbereitung der angemeldeten Vorhaben mit Nachfragen, möglichen erforderlichen Projektmodifikationen und Konsolidierungen etc.). Vor diesem Hintergrund wurde Anfang 2014 mit ersten (Vor-)Prüfungen zu allen Projekten begonnen. Nach derzeitiger Planung sollen die Bewertungen möglichst bis zum Herbst 2015 abgeschlossen werden. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

16. Warum sind die „Projektdossiers mit den Darstellungen der zur Anmeldung der Projekte erforderlichen Daten“ nicht „im Spätherbst 2014 auf den Internetseiten des BMVI veröffentlicht“ worden (Antwort zu Frage 16 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/2061)?
 - a) Wann soll dies erfolgen?
 - b) Warum wird auf der Internetseite des BMVI (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan-2015-oeffentlichkeitsbeteiligung.html) angegeben, dass das Projektinformationssystem erst zusammen mit dem Referentenentwurf veröffentlicht werden soll, anders als dies im Juli 2014 zu Frage 16 angegeben wurde?

Gegenüber der im Juli 2014 nach damaligem Planungsstand für den Zeitraum „Spätherbst 2014“ angekündigten Veröffentlichung der Projektdossiers mit den Darstellungen der zur Anmeldung der Projekte erforderlichen Daten auf den Internetseiten des BMVI hat sich eine zeitliche Verzögerung ergeben. Insbesondere

die Aufbereitung der Projektdaten und die Kostenermittlung bzw. Plausibilisierung dauern noch an. Aufgrund laufender Aktualisierungen an den Anmelde­daten (z. B. aufgrund der Projektplausibilisierung) ist derzeit noch unklar, wann die Veröffentlichung der Anmelde­daten zu allen Projekten erfolgen wird (siehe dazu auch die Vorbemerkung zur Antwort der Bundesregierung). Unabhängig von der Veröffentlichung der Anmelde­daten wird das vollständige Projektinfor­mationssystem (PRINS) mit allen Beurteilungs- und Bewertungsergebnissen sowie den Vorschlägen zur Dringlichkeitseinstufung zusammen mit dem 1. Referentenentwurf des BVWP und dem Umweltbericht gemäß dem Gesetz zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) im Internet veröffentlicht. Auf diese Darstellung der Ergebnisse im PRINS bezieht sich auch die in der Frage genannte Internetseite des BMVI. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

17. Wie genau kann sich die Öffentlichkeit bei der voraussichtlich im Herbst 2015 beginnenden Öffentlichkeitsbeteiligung (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 21 auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/3822) beteiligen?
 - a) Welcher Zeitraum soll der Öffentlichkeit eingeräumt werden (bitte begründen)?
 - b) Wird es nur die Möglichkeit schriftlicher Stellungnahmen geben oder auch eine oder mehrere öffentliche Veranstaltungen (bitte begründen)?
 - c) Wie lange veranschlagt die Bundesregierung für die Auswertung der Öffentlichkeitsarbeit und ggf. erforderliche Anpassung des Bundesverkehrswe­geplans (bitte begründen)?

Die Öffentlichkeitsbeteiligung zum 1. Referentenentwurf des BVWP wird sich unmittelbar an dessen Veröffentlichung anschließen. Das BMVI wird die Öffentlichkeit und den Deutschen Bundestag vor Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung über die Möglichkeiten zur Beteiligung und den genauen Ablauf informieren. Der Untersuchungsrahmen zur Strategischen Umweltprüfung, welcher u. a. auch die Grundsätze der Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP regelt, befindet sich momentan noch in der Behördenabstimmung. Vor diesem Hintergrund können zum genauen Ablauf, zu Einzelheiten des Verfahrens wie auch zum voraussichtlichen Zeitbedarf für die Auswertung der Stellungnahmen und die ggf. erforderliche Anpassung des BVWP noch keine Angaben gemacht werden. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

18. Geht die Bundesregierung weiterhin davon aus (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan-2015-oeffentlichkeitsbeteiligung.html), dass der Kabinettsbeschluss des Bundesverkehrswegeplans 2015 im Jahr 2015 erfolgen wird (bitte begründen), und wenn nein, wann soll dies voraussichtlich erfolgen?

Die Bundesregierung geht in ihrer derzeitigen Planung weiterhin davon aus, dass der Kabinettsbeschluss zum neuen BVWP im Jahr 2015 erfolgen kann.

19. Wann wird das im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD angekündigte „nationale Prioritätenkonzept“ für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße definiert, und wann wird es veröffentlicht?
 - a) Anhand welcher Kriterien erfolgt die Priorisierung?
 - b) Wie genau soll die Vorgabe, dass in diese Projekte 80 Prozent der Mittel für den Neu- und Ausbau fließen (Koalitionsvertrag, Seite 29), umgesetzt werden?

Gemäß des im Koalitionsvertrag angekündigten „nationalen Prioritätenkonzepts“ sollen 80 Prozent der Mittel für den Aus- und Neubau in überregional bedeutsame Vorhaben fließen. Die Umsetzung des nationalen Prioritätenkonzeptes ist in Kapitel 6.4 der Grundkonzeption für den BVWP 2015 auf Seite 76 beschrieben (vgl. dazu www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/bvwp-2015-grundkonzeption-langfassung.pdf?__blob=publicationFile). Danach ist vorgesehen, als Zielgröße etwa 70 Prozent der Investitionsmittel der Straße für Autobahnen und überregional bedeutsame Bundesstraßen und etwa 30 Prozent für sonstige Bundesstraßen einzusetzen. Bei den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße können nahezu alle Projekte als überregional bedeutsam gelten. In der Gesamtschau über alle Verkehrsträger kann somit die Zielgröße von 80 Prozent für überregional bedeutsame Projekte des nationalen Prioritätenkonzepts erreicht werden. Das nationale Prioritätenkonzept wird mit dem 1. Referentenentwurf des BVWP 2015 vorgelegt.

20. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Fragesteller, dass die Länder bislang als Auftragsverwaltung einen großen Spielraum dabei haben, welche Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen letztlich vorrangig durchgeführt werden (bitte begründen)?

Gemäß § 5 des Fernstraßenausbaugesetzes stellt das BMVI zur „Verwirklichung des Ausbaus nach dem Bedarfsplan“ Fünfjahrespläne auf. So sind z. B. im aktuellen „Investitionsrahmenplan 2011–2015“ die Investitionen für den Bau der Bundesfernstraßen in Dringlichkeitsstufen gereiht. Somit priorisiert die Bundesregierung die Planungen für noch nicht begonnene Maßnahmen.

21. Wie will die Bundesregierung zukünftig verhindern, dass die Bundesländer als nach Auffassung der Fragesteller weitgehend unabhängig von Weisungen des Bundes agierende Auftragsverwaltung, statt der im „Nationalen Prioritätenkonzept“ enthaltenen Projekte für andere Projekte, die nicht unter diese Kategorie fallen, die Planungen vorantreiben und Baurecht schaffen?

Voraussetzung für die Finanzierung und den Bau einer Bundesstraße ist deren Veranschlagung im Straßenbauplan, der Anlage zum Bundeshaushalt ist. Die Bundesregierung mit der Aufstellung des Bundeshaushaltsentwurfs wie auch der Deutsche Bundestag als Haushaltsgesetzgeber haben damit unmittelbaren Einfluss auf die Realisierung von Maßnahmen. Soweit die Länder Planungen für Projekte vorantreiben, die nicht den Kriterien der Bundesregierung entsprechen, erfolgt dies auf die Gefahr hin, dass die eingesetzten Ressourcen verloren sind.