

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 18/5485 –**

**Bundesverkehrswegeplan 2015 – Öffentlichkeitsbeteiligung,  
Projektinformationssystem  
(Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage  
auf Bundestagsdrucksache 18/4045)**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

In der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/4045 vom 18. Februar 2015 wurden, wie auch auf vorhergehende Anfragen zum Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP 2015), 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 ursprünglich bereits im Herbst 2014 abgeschlossen sein (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/2061). Bei den Wasserstraßenprojekten lagen die Ergebnisse der Vorprüfung zwar vor, wurden aber noch nicht veröffentlicht.

Über den aktuellen Zeitplan und die vorgesehene Öffentlichkeitsbeteiligung informierte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den Verkehrs- und Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages am 2. Juni 2015 (Ausschussdrucksache 18(15)234). Insbesondere bezüglich der vorgesehenen Öffentlichkeitsbeteiligung sowie des Umfangs und der Qualität der dargestellten Prüfungsergebnisse und weiterer Projektinformationen im geplanten Projektinformationssystem (PRINS) bestehen für die Fragesteller noch erhebliche Unklarheiten.

1. Wurden die Antragsteller derjenigen angemeldeten Wasserstraßenprojekte, die nach der Vorprüfung nicht in die Hauptbewertung übernommen wurden, mittlerweile informiert (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/4045)?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, warum wurden diese Ergebnisse dennoch bislang nicht, anderes als in der Antwort angegeben, veröffentlicht?

Ja, die Anmelder der auf Basis der Vorbewertung ausgeschiedenen Projekte sind hierüber informiert worden. Außerdem wurden die auf Basis der Vorbewertung ausgeschiedenen Vorhaben in der im Internet veröffentlichten, aktualisierten Übersicht über die laufenden Vorhaben und die für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 vorgeschlagenen Vorhaben – Bundeswasserstraßen kenntlich gemacht ([www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/bvwp-uebersicht-vorhaben-wasserstrasse.html?linkToOverview=js](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/bvwp-uebersicht-vorhaben-wasserstrasse.html?linkToOverview=js)).

Darüber hinaus ist beabsichtigt, nach Abschluss der BVWP-Bewertungsphase alle Bewertungsergebnisse – also auch die der ausgeschiedenen Projekte – in dem Projektinformationssystem (PRINS) zu veröffentlichen.

2. Wann genau im Jahr 2015 soll der Verkehrsinfrastrukturbericht veröffentlicht werden (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 2 und 3 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/4045)?

Es wird angestrebt, dass der im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD angekündigte Verkehrsinfrastrukturbericht im vierten Quartal 2015 veröffentlicht wird. Ein konkretes Datum kann zurzeit nicht genannt werden.

3. Inwiefern wird die Bundesregierung dabei die Kritik des Bundesrechnungshofes (BRH, vgl. Bericht nach § 88 Absatz 2 der Bundeshaushaltsordnung über die Erhaltungsbedarfsprognose im Bundesfernstraßenbau vom 22. Mai 2015, Ausschussdrucksache 18(8)2120) berücksichtigen?
  - a) Wird in der Erhaltungsbedarfsprognose 2016 bis 2030 ein anspruchsvolleres Ziel für das Instandhaltungsniveau als das nach Ansicht des BRH unbefriedigende Ziel des Erhalts des Zustands des Jahres 2010 unterstellt (bitte begründen), und welches Instandhaltungsniveau wird warum unterstellt?

Die Erhaltungsbedarfsprognose 2016 bis 2030 der Bundesfernstraßen wird für den BVWP 2015 insbesondere auf Basis des aktuellen Zustands des Bundesfernstraßennetzes erstellt und ist derzeit in Bearbeitung. Vor der noch nicht abgeschlossenen Zustandsanalyse können daher noch keine Aussagen über ein konkretes Erhaltungsniveau getroffen werden.

Anhand des bereits seit einigen Jahren geltenden und umgesetzten Grundsatzes „Erhalt vor Neubau“ und der konsequenten Erhöhung der Ansätze für Erhaltungsmittel dokumentiert die Bundesregierung ihr Ziel, eine Verbesserung des Zustands der Bundesfernstraßen zu erreichen.

- b) Wie will die Bundesregierung die vom BRH festgestellte Zweckentfremdung von Erhaltungsmitteln – eine stichprobenartige Prüfung ergab falsche Buchungen in einem Umfang von 12,4 Prozent der Mittel – zukünftig unterbinden (bitte begründen)?

Die zweckentsprechende Verwendung der Erhaltungsmittel ist in den haushaltsrechtlichen Vorschriften ausreichend geregelt. Die Auftragsverwaltungen der Länder werden mit dem jährlichen Verfügungsrahmen darauf hingewiesen, dass Umschichtungen zulasten der Erhaltungsmittel nur mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erfolgen dürfen.

4. Soll der Entwurf des BVWP 2015 vor dem Verkehrsinfrastrukturbericht vorgelegt werden?

Wenn ja, inwiefern soll im Entwurf des BVWP 2015 dann der Finanzbedarf für den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur berücksichtigt werden?

Wird es für den Entwurf des BVWP 2015, wie bei den vorherigen Bundesverkehrswegeplänen, einen Gesamtfinanzrahmen geben?

Die Veröffentlichungen des Verkehrsinfrastrukturberichtes und des Entwurfs zum BVWP 2015 erfolgen unabhängig voneinander. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen. Für den BVWP 2015 wird es eine Abschätzung zum voraussichtlichen Gesamtfinanzrahmen bis zum Jahr 2030 geben. Von diesen Mitteln wird der voraussichtliche Erhaltungsbedarf bis zum Jahr 2030 abgezogen. Die übrigen Mittel stehen für Aus- und Neubau sowie sonstige Investitionen bereit. Der Erhaltungsbedarf wird verkehrsträgerspezifisch geschätzt. Die Vorgehensweise für die Abschätzung des Erhaltungsbedarfs ist in der Grundkonzeption zum BVWP 2015 beschrieben.

5. Sollen für die Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, wie auch im BVWP 2003, wo dies dem Nachweis dafür diente, dass in Straßen und Schienenwege über die Laufzeit des BVWP 2003 hinweg annähernd gleich große Summen investiert werden, anteilige Investitionen aus den Regionalisierungsmitteln unterstellt werden – im Bundesverkehrswegeplan 2013 waren dies 850 Mio. Euro im Jahr (S. 36, 42 f; bitte begründen), und wenn ja, in welcher Höhe?

Die Bundesverkehrswegepläne stellen im Kern die direkten Erhaltungs- bzw. Ersatz-, Aus- und Neubauinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes dar. In der Vergangenheit wurden regelmäßig nachrichtlich Angaben zu weiteren Investitionsbereichen gemacht, zu denen auch die Regionalisierungsmittel gehören. Ob und wie die Regionalisierungsmittel im BVWP 2015 dargestellt werden, ist noch nicht entschieden.

6. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2003 bis 2014 die Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes aus Regionalisierungsmitteln (bitte gesamt und pro Jahr angeben)?

Diese Angaben liegen der Bundesregierung nicht vor.

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben liegt die Verantwortung und Zuständigkeit für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bei den Ländern, dies betrifft Planung, Organisation und Finanzierung. Gemäß 106a des Grundgesetzes (GG) steht den Ländern dafür ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes für den ÖPNV zu. Einzelheiten sind im Regionalisierungsgesetz (RegG) geregelt, welches am 1. Januar 1996 in Kraft trat.

Über das RegG werden den Ländern umfassende Finanzmittel aus dem Steuerertrag des Bundes zweckgebunden für den ÖPNV zur Verfügung gestellt, die sie in erster Linie zur Finanzierung der Verkehrsleistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), aber auch investiv zur Verbesserung des ÖPNV einsetzen können.

Für die bestimmungsgemäße Verwendung der Mittel sind die Länder verantwortlich. Ins Einzelne gehende Prüfungsrechte hinsichtlich der Verwendung der Mittel stehen dem Bund nicht zu. Die Verpflichtung der Länder, den Bund jährlich über die Verwendung der Mittel zu informieren (§ 6 Absatz 2 RegG) wurde erst mit der Novelle des RegG im Jahr 2007 eingeführt und gilt seit 2008. In den so genannten Transparenznachweisen der Länder ist eine Kategorie „Investitionen in Verkehrsanlagen des SPNV“ enthalten (vgl. zuletzt die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE., Bundestagsdrucksache 18/537). Hier wird allerdings keine Unterscheidung in die Eisenbahnen des Bundes und in nichtbundeseigene Eisenbahnen getroffen.

7. Welche Schienenprojekte werden „nach einer erfolgreichen Erstbewertung der ausführlicheren Zweitbewertung unterzogen“ (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 4 und 5 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/4045)?
  - a) Wann wurde die Konsolidierung und Vorprüfung der Schienenprojekte abgeschlossen?
  - b) Warum wurden die Ergebnisse dieser Konsolidierung und Vorprüfung bislang noch nicht veröffentlicht?

Der Untersuchungsprozess bei der Aufstellung des BVWP 2015, Teil Schiene wird gesamthaft durchgeführt. Erstbewertungen und vollständige Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) laufen parallel, so dass noch nicht sämtliche Projekte, für die eine vollständige NKA durchgeführt wird, fest stehen. Wie auch schon im BVWP 2003 werden einige Projekte des BVWP 2015 erst in einer zweiten Phase im Nachgang zur derzeitigen Aufstellung des BVWP 2015 einer vollständigen NKA unterzogen. Dies wird beispielsweise bei aufwendigen Knotenuntersuchungen der Fall sein.

8. Ist die der eigentlichen Bewertung vorausgehende Konsolidierung und Prüfung der Straßenbauprojekte mittlerweile abgeschlossen?

Wenn ja, seit wann, und wieso wurden die Ergebnisse nicht der Öffentlichkeit bekannt gemacht?

Wenn nein, warum noch nicht?
9. Ist die der eigentlichen Bewertung ebenfalls vorausgehende Trassenplausibilisierung der Straßenbauprojekte mittlerweile abgeschlossen?

Wenn ja, seit wann, und wieso wurden die Ergebnisse nicht der Öffentlichkeit bekannt gemacht?

Wenn nein, warum noch nicht?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Prüfung der Straßenbauprojekte wie auch die Trassenplausibilisierung sind iterative Arbeitsschritte, die während des gesamten Bewertungsprozesses einer Anpassung unterliegen können. Daher ist das Projektinformationssystem (PRINS) die Plattform, über die die konsolidierten Bewertungsergebnisse in ihrer Gesamtheit der Öffentlichkeit erstmalig bekannt gemacht werden.

10. 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?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. zu den Fragen 9, 10 und 13 auf Bundestagsdrucksache 18/4045 verwiesen.

11. Werden auch die zehn Projekte an Bundesfernstraßen, deren Realisierung als ÖPP-Projekte (ÖPP – öffentlich-private Partnerschaft) die Bundesregierung am 30. April 2015 verkündete ([www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2015/033-neue-generationoep.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FPressemitteilungen%2Fpressemitteilungen\\_node.html%3Fgtp%3D36166\\_list%25253D3%23id156300](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2015/033-neue-generationoep.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FPressemitteilungen%2Fpressemitteilungen_node.html%3Fgtp%3D36166_list%25253D3%23id156300)), jetzt alle dem Bezugsfall zugeordnet (bitte begründen)?

Welche dieser Projekte waren zuvor bereits dem Bezugsfall zugeordnet?

In welche Kategorie des geltenden Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen sind sie jeweils eingestuft?

Wie rechtfertigt die Bundesregierung bei den Projekten, die bisher nicht dem Bezugsfall zugeordnet waren, dass für diese nun keine erneute Überprüfung erfolgt?

Projekte der „Neuen Generation“ ÖPP, die nicht im Bezugsfall enthalten sind, werden diesem auch nicht nachträglich zugeordnet.

Bei dem Projekt A 4, AS Gotha–Landesgrenze Thüringen/Sachsen, handelt es sich um eine Erhaltungsmaßnahme, die nicht bewertet wird.

Bei dem Projekt A 26, Hamburg (A 1)–Rübke, ist der Abschnitt A 26, Autobahndreieck Hamburg–Süderelbe, bereits im Bezugsfall enthalten.

Für die Projekte der „Neuen Generation“ ÖPP wurde und wird das Bezugsfallnetz nicht angepasst.

Die Projekte unterliegen daher, wie alle anderen angemeldeten Projekte, der Bewertung für die Aufstellung des BVWP 2015.

12. Plant oder überlegt die Bundesregierung, weitere Projekte an Bundesfernstraßen, insbesondere solche, die aus dem am 21. Mai 2015 vom Deutschen Bundestag beschlossenen Nachtragshaushalt 2015, aus dem knapp 1,9 Mrd. Euro zusätzlich für den Straßenbau zur Verfügung gestellt werden sollen, zusätzlich dem Bezugsfall zuzuordnen?

Wenn ja, wann werden diese Projekte anhand welcher Kriterien festgelegt?

Nein.

13. Ist die Bewertungsmethodik mittlerweile abschließend festgelegt (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 13 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/4045)?

Wenn nein, warum nicht, und wie will die Bundesregierung ihren Zeitplan mit Vorlage eines Referentenentwurfs im September oder Oktober 2015 einhalten?

Wenn ja, warum ist diese noch nicht veröffentlicht?

14. Ist eine Veröffentlichung der vollständigen Bewertungsmethodik – die für den BVWP 2003 wurde ebenfalls veröffentlicht – geplant?

Wenn ja, wann soll dies erfolgen?

Wenn nein, warum nicht, und wie sollen insbesondere die Verbände die Plausibilität der Prüfungsergebnisse ansonsten nachvollziehen können?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Forschungsprojekte zur Bewertungsmethodik wurden abgeschlossen und sind bzw. werden zeitnah auf den Internetseiten des BMVI veröffentlicht.

Eine abschließende Darstellung der angewandten Bewertungsmethodik wird zum Entwurf des BVWP 2015 in geeigneter Form dokumentiert, so dass die Nachvollziehbarkeit der Ergebnisse für Dritte gewährleistet wird.

#### Projektinformationssystem (PRINS)

15. Inwieweit unterscheidet sich das PRINS für den BVWP 2015 vom PRINS für den BVWP 2003?
- a) Wird es eine vollständige und auch für Nichtfachleute nachvollziehbare Dokumentation der Projektdossiers im Internetportal geben?

Das BMVI wird die Informationen auch für Nichtfachleute in geeigneter Art und Weise möglichst verständlich darstellen.

- b) Wird es Veränderungen bei der Kartendarstellung der Straßenprojekte geben, und wird die mit den Projektanmeldungen einzureichende Meldelinie dargestellt werden (bitte begründen)?

Die Projekte werden in einem Übersichtslageplan und in einem Lageplan, der der Qualität einer Entwurfsplanung nahe kommt, detailgetreuer als beim BVWP 2003 dargestellt.

Der abgebildete Trassenverlauf ist mit dem Bewertungsergebnis kompatibel. Soweit sich in den nachfolgenden Planungsstufen eine andere Trassenführung ergeben sollte, ist regelmäßig eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung zum Nachweis der Bauwürdigkeit des Projekts durchzuführen.

- c) Werden die Verkehrsbelastungen pauschal über durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV-Werte) plus der Lkw-Anteile dargestellt, oder gibt es aussagekräftigere Zahlen, wie z. B. die Durchgangsverkehrsanteile bei Ortsumgehungen (bitte begründen)?

Im PRINS werden die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2030 für den Planungsraum eines bewerteten Projektes bezogen auf den Bezugsfall und den Planfall jeweils für den Personen- und den Schwerlastverkehr dargestellt. Eine Aufteilung der Verkehre auf Ziel- und Quellverkehre erfolgt nicht.

16. Wird es – anders als beim BVWP 2003 – eine Nummerierung der Bedarfsplanprojekte geben, die später in den Haushaltsplänen beibehalten bzw. fortgeführt wird (bitte begründen)?

Nein. Entsprechend dem Beschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 16. Oktober 2014 (Ausschussdrucksache 18(12)27) sollen mit der Aufstellung des Haushaltsentwurf für das Jahr 2016 alle Verkehrsprojekte in einer Anlage „Verkehrsinvestitionen des Bundes“ zusammengefasst werden. Die dortige Nummerierung kann nicht mit der Nummerierung des BVWP 2015 oder den Bedarfsplänen übereinstimmen, weil die genannten Unterlagen, die zu unterschiedlichen Zeitpunkten erstellt werden, sich in Auswahl und Zuschnitt der Projekte unterscheiden.

17. Werden die bereits im Vorfeld von den Ländern untersuchten und nicht weiter verfolgten Alternativen zu den angemeldeten und sich nun in Prüfung befindlichen Projekten im PRINS ebenfalls dargestellt?

Nein. Es werden in das PRINS nur die Projekte eingestellt, die von den Ländern mit Daten gemeldet werden und damit bewertet werden können. Diese Projekte können im Einzelfall auch Varianten eines Projektes sein.

- a) Welchen Umfang wird die Darstellung der Prüfung der Alternativen haben?

Umfang und Darstellung aller geprüften Projekte – darunter auch mögliche Alternativprojekte – im PRINS ist grundsätzlich wie folgt:

Neben einer Gesamtübersicht mit den Grunddaten für jedes gemeldete Projekt und einem Übersichtsplan werden die Ergebnisse der Projektbeurteilung und -bewertung, eine Begründung für die Dringlichkeitseinstufung, die Lagepläne, die Kostenansätze, Pläne zur Verkehrsbelastung, Aussagen zu den zentralen verkehrlichen und physikalischen Wirkungen, das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse, das Ergebnis der natur- und umweltfachlichen Beurteilung, das Ergebnis der raumordnerischen Beurteilung, das Ergebnis der städtebaulichen Beurteilung sowie die gesamtwirtschaftliche Bewertung in Form von Karten, Lageplänen, Tabellen und kurzen Textpassagen dargestellt. Die Darstellung von im Vorfeld durch Länder untersuchte Alternativen werden entsprechend der Anmeldung der Länder im Dossier beschrieben.

- b) Wie wird die Öffentlichkeit nachvollziehen können, ob die Deutung einer „vernünftigen Alternative“, wie sie die Grundkonzeption als Kriterium für die weitere, vertiefte Prüfung zugrunde legt, sachgerecht vorgenommen wurde?

Die der Projektbeurteilung und -bewertung zugrunde liegende Methodik und eine Beschreibung der gewählten Rechenalgorithmen werden der Öffentlichkeit zugänglich sein, so dass die Grundsätze der gewählten Vorgehensweise nachvollzogen werden können. Aufgrund der sehr differenzierten Berechnungsansätze und der damit verbundenen Verschränkung von Datenbanken ist ein „manueller“ Nachvollzug nicht möglich.

- c) Wird die Öffentlichkeit transparent nachvollziehen können, warum Alternativen während der Projektprüfung ausgeschieden sind?

Alle gemeldeten Projekte, die auch eine Alternative zu einem anderen gemeldeten Projekt sein können, werden bewertet. Unter der Rubrik Dringlichkeitseinstufung werden die Gründe, die zur Einstufung bzw. zur Nichtberücksichtigung geführt haben, projektscharf benannt.

- d) Ist die Nullvariante oder Null-Plus-Variante zu einem Projekt in jedem Fall Gegenstand der Projektprüfung?

Ja.

#### Öffentlichkeitsbeteiligung

18. Inwiefern werden die zuständigen Behörden aller Nachbarstaaten der Bundesrepublik Deutschland einbezogen?

Eine grenzüberschreitende Öffentlichkeitsbeteiligung soll erfolgen, wenn die Annahme des Plans erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt in einem anderen Staat zur Folge hat, insbesondere wenn einzelne Verkehrswege unmittelbar an der Grenze zu einem Nachbarstaat verlaufen oder die verkehrlichen Wirkungen der Netzergänzungen durch die BVWP-Projekte sich auch auf das Verkehrsnetz des anderen Staates erstrecken. Das BMVI wird alle Nachbarstaaten über die Beteiligungsmöglichkeit informieren.

19. Wie genau ist zu verstehen, dass in der Öffentlichkeitsbeteiligung (s. Ausschussdrucksache 18(15)234) voraussichtlich ab Oktober 2015 vor allem gesamtplanbezogene Fragen bzw. die Netzwirkung im Mittelpunkt stehen sollen?
- a) Wird es im BVWP 2015 spezielle Aussagen zu den Netzwirkungen geben (bitte begründen)?
- b) Wie werden die Umweltwirkungen, die bei der Strategischen Umweltprüfung (SUP) im Mittelpunkt stehen sollen, dargestellt, und wird es Aussagen zu der Gesamt-CO<sub>2</sub>-Minderung, der Schadstoffminderung, der Lärminderung usw. (den Umweltzielen der Grundkonzeption) geben?

Wie sich aus § 19b Absatz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung ergibt, werden in der Strategischen Umweltprüfung für den BVWP unter anderem die Umweltauswirkungen alternativer Verkehrsnetze und alternativer Verkehrsträger ermittelt, beschrieben und bewertet. Dies bedeutet für den BVWP eine Verlagerung des Schwerpunktes der Umweltprüfung von der Projektebene auf die Netzebene im Vergleich zu Umweltprüfungen, die dem BVWP nachgelagert sind und für Einzelvorhaben durchgeführt werden. Folglich rücken gesamtplanbezogene Fragen und Netzwirkungen in den Mittelpunkt der Strategischen Umweltprüfung zum BVWP. Dazu gehört eine Beschreibung und Bewertung der gesamthaften Umweltwirkungen, die entstehen, wenn der Plan als Ganzes umgesetzt wird. Das BMVI wird für die Wirkungen des Gesamtplans umweltbezogene Kenngrößen (z. B. CO<sub>2</sub>-Minderung, Flächeninanspruchnahme, Zerschneidungswirkung etc.) ausweisen und im Umweltbericht dokumentieren. Die Gesamtplanauswirkungen ergeben sich dabei aus der Zusammenschau der Auswirkungen sämtlicher Einzelvorhaben, die Teil des Plans sind.

- c) Wird es bereits eine Zuordnung derjenigen Projekte geben, die in die so genannte Kategorie VB+ eingestuft werden sollen (bitte begründen)?

Der Entwurf des BVWP 2015, der Grundlage der Öffentlichkeitsbeteiligung ist, wird auch einen Vorschlag zur Dringlichkeitseinstufung enthalten. Besonders dringliche überregionale Projekte werden explizit als solche gekennzeichnet (in der Grundkonzeption als „VB+“ bezeichnet).

20. Haben die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zusätzliche, bisher nicht benannte Alternativen zu geplanten Projekten vorzuschlagen?

Wenn nein, warum nicht, und geht die Bundesregierung also davon aus, dass alle sinnvollen Alternativen zu allen untersuchten Projekten bereits Gegenstand der Untersuchung waren bzw. sind (bitte begründen)?

Wenn ja, wie ist der Zeitplan dafür?

Für die angemeldeten Straßenprojekte wurden die Länder aufgefordert zu prüfen, ob Projektalternativen bestehen. Für die zum BVWP 2015 bei allen drei Verkehrsträgern angemeldeten Projekte erfolgen zudem zahlreiche Untersuchungen mit dem Ziel, für die jeweiligen verkehrlichen Problemstellungen optimale infrastrukturelle Lösungen zu finden. Dies erfolgt in Form von Trassenverlaufsprüfungen aus umwelt- und naturschutzfachlicher Sicht, Plausibilisierungen der voraussichtlichen Investitionskosten und Bewertungen der Wirtschaftlichkeit sowie aus umwelt- bzw. naturschutzfachlicher und raumordnerischer Sicht.

Aufgrund dieser umfangreichen Vorprüfungen bei den Ländern und in der Bundesverwaltung geht die Bundesregierung davon aus, dass vernünftige Alternativen, deren Prüfung angemessen und erforderlich ist, bereits bei der Aufstellung des BVWP und des Umweltberichts berücksichtigt sein werden. Die Festlegung von Alternativen orientiert sich an der Definition gemäß den §§ 14, 19b des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Danach werden nur vernünftige Alternativen geprüft, die die Ziele sowie den geografischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen und mit zumutbarem Aufwand zu ermitteln sind. Sofern die Prüfung von Stellungnahmen ergibt, dass es trotz der vorgenommenen Untersuchungen bzw. Optimierungen möglicherweise weitere vernünftige Projektalternativen gibt, werden diese bei der Überarbeitung des BVWP geprüft.

21. Wie können die Bürgerinnen und Bürger nachvollziehen, ob die Zielkonflikte zwischen den unterschiedlichen Zielen der Grundkonzeption (z. B. Transportkostensenkung contra Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume) bei den einzelnen Projekten sachgerecht gelöst werden?

Wie viel Zeit plant die Bundesregierung für die Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen zum BVWP 2015 ein, und wie viele Personen werden damit befasst sein (bitte nach Bundesbediensteten und Externen unterscheiden)?

Der Bundesverkehrswegeplan stellt lediglich fest, ob grundsätzlich Bedarf für ein Projekt besteht. Er entscheidet nicht über die konkrete Projektausführung. Die Abwägungsentscheidungen zwischen Zielen auf Einzelprojektebene erfolgt erst in vertiefenden Planungsverfahren (z. B. Linienbestimmung, Umweltverträglichkeitsprüfung, Planfeststellungsverfahren). Die Abwägung von Zielkonflikten auf Ebene der Bundesverkehrswegeplanung erfolgt im Hinblick auf die Gesamtplan Auswirkungen. Hierfür werden verschiedene Gesamtplanalternativen untersucht und eine Abwägung zwischen diesen durchgeführt.

Die Dauer der Auswertung sowie des Personalaufwandes wird von Anzahl und Umfang der Stellungnahmen abhängen. Da hierzu keine verlässlichen Erfahrungswerte vorliegen, kann dazu keine Abschätzung erfolgen.





