

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Corinna Rüffer, Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Moselaufstieg bei Trier im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans**

Der „Moselaufstieg“ (Westumfahrung Trier) im Zuge der B 51 wurde mit einer hohen Dringlichkeitseinstufung in den Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 aufgenommen – obwohl das Land Rheinland-Pfalz dieses Straßenbauprojekt nicht angemeldet hat. Denn umfassende Prüfungen haben ergeben, dass die Errichtung dieser Verkehrsverbindung aus Kosten-, Nutzen- und Umweltschutzaspekten nicht sinnvoll ist.

Dass die Westumfahrung Trier im aktuellen Entwurf des BVWP dennoch als „Vordringlicher Bedarf“ vorgesehen ist, wird mit dem angeblich hohen Kosten-Nutzen-Verhältnis von  $>10$  begründet. Dabei war der Moselaufstieg gerade wegen seines schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses im BVWP 2003 nur für den „Weiteren Bedarf“ vorgesehen. Zudem wurde der Planfeststellungsbeschluss, der dem Entwurf des BVWP 2030 zugrunde liegt, bereits 2005 vom Oberverwaltungsgericht Koblenz 2005 aufgehoben. Demnach liegt für die Westumfahrung Trier kein gültiger Planfeststellungsbeschluss vor. Das Gericht begründete seine Entscheidung damit, dass der Moselaufstieg zeitnah weder finanzier- noch realisierbar sei aufgrund des geringen Kosten-Nutzen-Verhältnisses und der damit verbundenen Einstufung in den „Weiteren Bedarf“ (Az.: OVG 1 C 11485/04 und OVG 11472/04). Eine Beschwerde auf Zulassung der Revision wurde vom Bundesverwaltungsgericht abgelehnt (Az.: BVerwG 9 B 19.05). Dennoch bezeichnet die Bundesregierung die Westumfahrung Trier als „planfestgestellt“.

Außerdem ist zweifelhaft, ob die Berechnungen seriös sind, die dem Entwurf des BVWP zugrunde liegen. So kritisiert der Bundesrechnungshof, dass die Kosten und Nutzen von Straßenprojekten nicht verlässlich ermittelt wurden und die Ergebnisse untereinander nicht vergleichbar seien. Ein Teil der Kosten für den Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen müssten daher erneut berechnet werden (Bayerischer Rundfunk, „Schöngerechnet“ – Rechnungshof rügt Bundesverkehrswegeplan, 5. April 2016). Vor diesem Hintergrund ist insbesondere die Steigerung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses von 1,3 aus dem Jahr 2003 auf  $>10$  im aktuellen Entwurf für den BVWP als sehr kritisch zu beurteilen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Gründe haben den Bund dazu bewegt, die Westumfahrung Trier gegen den Willen des Landes in den BVWP aufzunehmen?
2. Haben bezüglich des Neubauvorhabens B 51 Westumfahrung Trier im Zuge der Aufstellung des BVWP 2030 Gespräche zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und Vertretern der Region Trier stattgefunden?

Wenn ja, wann, mit wem, und mit welchem Inhalt?

3. Wie erklärt die Bundesregierung, dass das Datum für den Planfeststellungsbeschluss im Entwurf des BVWP (5. Mai 2003) falsch angegeben ist (korrekt ist der 18. Juni 2004)?
4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass für die Westumfahrung Trier kein gültiger Planfeststellungsbeschluss mehr vorliegt, nachdem der dem Entwurf zum BVWP 2030 zugrunde liegende Planfeststellungsbeschluss 2005 vom Obergericht Koblenz aufgehoben wurde (Az.: OVG 1 C 11485/04 und OVG 11472/04)?

Wenn nein, warum nicht?

5. Muss nach Ansicht der Bundesregierung ein neues Planfeststellungsverfahren für die Westumfahrung Trier eingeleitet werden, da kein gültiger Planfeststellungsbeschluss vorliegt?

Wenn nein, warum nicht?

6. Warum bezeichnet die Bundesregierung im Entwurf des BVWP 2030 die „umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung“ der Westumfahrung Trier als „planfestgestellt“?
7. Muss nach Ansicht der Bundesregierung die umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung aufgrund des aufgehobenen Planfeststellungsbeschlusses wiederholt werden?

Wenn nein, warum nicht?

8. Wie bewertet die Bundesregierung das ökologische Risiko für die Westumfahrung Trier im Vergleich zu den Annahmen aus dem BVWP 2003, als die Westumfahrung mit einem hohen ökologischen Risiko bewertet wurde?
9. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass ein neues Raumordnungsverfahren für die geplante Trasse der Westumfahrung Trier eingeleitet werden müsste?

Wenn nein, warum nicht?

10. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Moselaufstiegs im Vergleich zum BVWP 2003 von 1,3 auf >10 im Jahr 2016 steigen konnte?
11. Befindet sich die Westumfahrung Trier unter den Projekten, die im Zuge des vom Bundesrechnungshof bereits stark kritisierten Verfahrens zur Kostenplausibilisierung erst nach Absenkung der zur Plausibilisierung festgesetzten Kostenuntergrenze überprüft wurde?
12. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Kritik des Bundesrechnungshofes für die weiteren Planungen zur Westumfahrung Trier?
13. Wie berechnet die Bundesregierung die veranschlagten Gesamtprojektkosten von 60,1 Mio. Euro, und wurde die Entwicklung der Baupreise für die letzten Jahre in die Berechnungen miteinbezogen?

14. Wieso lehnte die Bundesregierung das Angebot Luxemburgs ab, eine Querung der Mosel zwischen der B 419 und der Nationalstraße 1 über den Merterter Hafen (Luxemburg) bei Übernahme der Baukosten ausschließlich durch den Staat Luxemburg herzustellen?

Berlin, den 11. Mai 2016

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

