

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Christoph Meyer, Christian Dürr, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Ulla Ihnen, Gyde Jensen, Karsten Klein, Daniela Kluckert, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Michael Georg Link, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Frank Schäffler, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Manfred Todtenhausen, Dr. Florian Toncar und der Fraktion der FDP

Rechtskonformität von Strukturhilfeprojekten im Rahmen des Kohlekompromisses

Das Kabinett hat vor kurzem Eckpunkte für ein Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen beschlossen. Die vom Kohleausstieg betroffenen Regionen sollen gemäß den Empfehlungen der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ (Kommission „WSB“) sogenannte Strukturhilfen aus Mitteln des Bundes erhalten, um den Strukturwandel erfolgreich gestalten zu können (Abschlussbericht der Kommission „WSB“ vom 26. Januar 2019, www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/A/abschlussbericht-kommission-wachstum-strukturwandel-und-beschaeftigung.pdf?__blob=publicationFile, S. 127). Dabei hat sich die Bundesregierung mit den vom Kohleausstieg betroffenen Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg auf konkrete Infrastrukturprojekte insbesondere im Straßenbau geeinigt (www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/E/eckpunkte-strukturwandel.html). Dies birgt nach Ansicht der Fragesteller zum einen die Gefahr, dass die vielen Verkehrsprojekte für die Kohleregionen dafür sorgen, dass viele andere wichtige Projekte warten müssen. Zum anderen werden zur Aufstellung des Verkehrswegeplan vom Bundesverkehrsministerium zahlreiche Verkehrsprojekte von Sachverständigen auf ihren Nutzen und Kosten hin geprüft und priorisiert. Es steht nach Ansicht der Fragesteller zu befürchten, dass jetzt Projekte im Strukturhilfegesetz festgeschrieben werden, die es nicht in den Verkehrswegeplan geschafft hätten.

§ 7 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) verpflichtet die Bundesregierung auf die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit – sowohl im Hinblick auf die Aufstellung als auch auf die Ausführung des Haushaltsplans. Gröpl weist in seinem Kommentar zur BHO eingangs darauf hin, dass es sich hierbei um den „zentralen Grundsatz des Haushaltsrechts“ handelt (Gröpl BHO/Gröpl BHO § 7 Rn. 1 – 4). Ausgaben im Zusammenhang mit Strukturhilfen für die

vom Kohlekompromiss besonders betroffenen Länder müssen sich an diesem Grundsatz messen lassen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwieweit beabsichtigt die Bundesregierung, die vom Bundesrechnungshof in seinem Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 (Gz.: V3-2015-5056/III vom 23. März 2016) geäußerten Kritikpunkte im Hinblick auf die Priorisierung von Projekten aufzugreifen und bei der Zusammenstellung und Bewertung von Vorhaben zur Unterstützung und Flankierung des Strukturwandels zu berücksichtigen?
2. Beabsichtigt die Bundesregierung, zur Finanzierung der Strukturhilfen im Zuge des Kohlekompromisses ein Sondervermögen aufzulegen, und wenn ja, wie sieht hierfür der Zeitplan aus bzw. wenn nein, auf welchem Wege soll die Finanzierung erfolgen?
3. Nach welchen messbaren Kriterien wurden die mit den Ländern vereinbarten Infrastrukturprojekte zur Unterstützung und Flankierung des Strukturwandels ausgewählt?
4. Welche Bedeutung wird dem Bewertungsmaßstab „Nutzen-Kosten-Verhältnis“ bei der Entscheidung für oder gegen Projekte zukommen?
Wenn ja, welche?
5. Sind Projekte mit den Ländern vereinbart worden, deren Aufnahme in den Verkehrswegeplan in der Vergangenheit abgelehnt worden ist?
Wenn ja, welche?
6. Sind Projekte mit den Ländern vereinbart worden, deren Nutzen-Kosten-Faktor keine prioritäre Behandlung im Verkehrswegeplan rechtfertigen würde?
Wenn ja, welche?
7. Wie gedenkt die Bundesregierung, den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit bei der Projektauswahl umzusetzen?
8. Wie beurteilt die Bundesregierung das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die folgenden Projekte, und würden diese nach den aktuellen Richtlinien auch in den Verkehrswegeplan aufgenommen werden?
Wann soll mit der Umsetzung der im folgenden genannten Projekte begonnen werden
 - a) die Ortsumgehung in Bad Kösen
 - b) die Ertüchtigung des Kreuzungsgleises im Bahnhof Bischdorf
 - c) der Ausbau der Bahnverbindung von Leipzig über Cottbus und Guben?
9. Beabsichtigt die Bundesregierung, Infrastrukturvorhaben umzusetzen, die von den betroffenen Ländern für den aktuellen Bundesverkehrswegeplan gemeldet, allerdings nicht in diesen aufgenommen wurden, und wenn ja, wie begründet sie dieses Vorgehen bzw. wenn nein, wie geht sie mit entsprechenden Projektmeldungen durch die Länder um?
10. Beabsichtigt die Bundesregierung Priorisierungen, die im Zuge der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans vorgenommen wurden, zu ignorieren und weniger prioritäre Maßnahmen, die sich jedoch in den vom Struktur-

wandel besonders betroffenen Ländern befinden, vorzuziehen, und wenn ja, welche konkreten Vorhaben werden vorgezogen?

11. Für welche Infrastrukturvorhaben aus dem Bundesverkehrswegeplan ergibt sich aufgrund der Umsetzung der Empfehlungen des Abschlussberichts der Kommission „WSB“ eine Verzögerung bei der Realisierung um wie viele Monate?
12. Geht die Bundesregierung davon aus, dass trotz der im Abschlussbericht geforderten Zusätzlichkeit von Maßnahmen und vor dem Hintergrund begrenzter Planungs- und Realisierungskapazitäten der Bundesverkehrswegeplan zeitlich wie vorgesehen abgearbeitet werden kann, oder von welchen zeitlichen Verzögerungen geht die Bundesregierung aus?
13. Welche Möglichkeiten für eine von der Kommission „WSB“ angeregte Planungsbeschleunigung (a. a. O, S. 91) sieht die Bundesregierung, und wie sieht ihr Zeitplan für die Erarbeitung einer Rechtsgrundlage aus?
14. Für welche Forschungseinrichtungen stellt sich nach Kenntnis der Bundesregierung in den nächsten fünf Jahren die Frage der Standortwahl?
 - a) In welchen Wissenschaftsbereichen sind die Forschungseinrichtungen jeweils tätig?
 - b) Wer stellt die Finanzierung der Einrichtungen nach Kenntnis der Bundesregierung zum überwiegenden Teil sicher?
 - c) Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sollen nach Kenntnis der Bundesregierung am jeweiligen Standort beschäftigt werden?
 - d) Wie beabsichtigt die Bundesregierung, auf die vier großen Forschungsverbänden Max Weber Stiftung, Deutsche Forschungsgemeinschaft, Max-Planck-Gesellschaft und die Wissenschaftsgemeinschaft Gottfried Wilhelm Leibniz einzuwirken, damit diese neuen Forschungseinrichtungen präferiert in den vom Strukturwandel besonders betroffenen Ländern ansiedeln?

Berlin, den 10. September 2019

Christian Lindner und Fraktion

