

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Matthias Büttner, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Wolfgang Wiehle und der Fraktion der AfD

Bundesverkehrswegepläne 1992 bis 2030 – was wurde umgesetzt, verzögert oder nicht umgesetzt

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist ein die Verkehrszweige übergreifendes Rahmenprogramm der Bundesregierung im Sinne einer integrierten Verkehrspolitik. Er ist ein wichtiges Planungsinstrument. Der Bundesverkehrswegeplan umfasst alle Investitionen des Bundes in seine Verkehrswege, nicht nur den Neu- und Ausbau, sondern auch die Erhaltung und Erneuerung. Er ist kein Finanzierungsplan oder Finanzierungsprogramm für die Erstellung neuer Verkehrswege (Verkehrsplanung).

Die 1992 vorgelegte Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans war maßgeblich durch die deutsche Wiedervereinigung und damit verbundenen fundamentalen Veränderungen ausgelöst worden (www.de.scio.pw/Bundesverkehrswegeplan_1992). Er wurde im Jahr 2003 durch den Bundesverkehrswegeplan 2003 abgelöst (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2003.pdf?__blob=publicationFile).

Aktuell ist der Bundesverkehrswegeplan 2030 gültig (www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Bundesverkehrswegeplan-2030/bundesverkehrswegeplan-2030.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Projekte der BVWP 1992 bis 2030 wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bis heute aufgrund von beispielsweise Klagen oder Grunderwerb verzögert oder nicht umgesetzt (bitte nach den Projektlisten Straße, Schiene und Wasserstraße getrennt und sortiert nach Bundesländern auflisten)?
2. Was waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Ursachen der Verzögerung oder Nichtumsetzung, getrennt nach den Projekten?
3. Welche Projekte sind nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund von Klagen von Verbänden gescheitert?
4. Welche Projekte sind nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund von Klagen von Verbänden verzögert worden?
5. Welche Kosten, z. B. Planungskosten, Grunderwerb, Gerichtskosten und dergleichen, sind nach Kenntnis der Bundesregierung je gescheitertes Projekt entstanden?

6. Welche Kosten, z. B. Umplanungskosten, Grunderwerb, Gerichtskosten und dergleichen, sind nach Kenntnis der Bundesregierung je verzögertes Projekt entstanden?
7. Welche Projekte sind nach Kenntnis der Bundesregierung als halbfertige Baumaßnahmen unvollendet liegen geblieben und werden nicht weiterverfolgt?
 - a) Was wird mit diesen Projekten in Zukunft geschehen?
 - b) Welche Rückbaukosten würden zu diesen Projekten entstehen, und sind diese Kosten im Haushalt eingeplant?
8. Welche Projekte sind nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund von Meinungsverschiedenheiten, politischen Ansichten und dergleichen zwischen der Bundes- und der Bundesländerpolitik aufgrund von dadurch entstandenen politischen Entscheidungen verzögert worden oder gescheitert?
Welche Zusatzkosten sind aufgrund dieser Entscheidungen entstanden?
9. Welche Projekte sind nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund von nachträglichen Gesetzesänderungen, welche auf EU-Richtlinien oder EU-Verordnungen beruhen, verzögert worden oder gescheitert?
Welche Zusatzkosten sind aufgrund dieser Entscheidungen entstanden?
10. Welche Projekte, bei denen die Kosten-Nutzen-Analyse negativ ausgefallen ist, sind nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund politischer Entscheidungen dennoch umgesetzt worden, und welche Kosten sind dadurch entstanden?
11. Welche Projekte, bei denen die Kosten-Nutzen-Analyse positiv ausgefallen ist, sind nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund politischer Entscheidungen nicht umgesetzt worden, und welche Kosten entstehen durch die Nichtumsetzung?
12. Wie sind nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisse bei realisierungswürdigen Projekten wie Straße, Schiene und Wasserstraße (gemeint ist die Summe pro Verkehrsträger, nicht pro Einzelprojekt im BVWP)?
13. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der durchschnittliche jährliche Nutzgewinn in Euro pro eine Milliarde Euro Investition bei einer Nutzungsdauer von 30 Jahren pro Projekt bei Straße, Schiene und Wasserstraße (gemeint ist die Summe pro Verkehrsträger, nicht pro Einzelprojekt im BVWP)?
14. Auf welche Einführung oder Verschärfung von Umweltschutzvorgaben oder Stärkung des Verbandsklagerechts seitens der EU haben die Bundesregierungen seit 1992 maßgeblich Einfluss genommen bzw. diese initiiert?
15. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Geschwindigkeit des Baufortschritts in Metern pro Tag bei den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße?
16. Wie lang ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Planungsdauer vor dem Baubeginn bei den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße?
17. Wie viele Behördenstunden fallen nach Kenntnis der Bundesregierung während dieser Planungszeit durchschnittlich pro Kilometer je Verkehrsträger an?
Welche Kosten fallen pro Arbeitsstunde an?

18. Wie viele Gutachter-Stunden fallen nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich pro Kilometer Streckenabschnitt an?
19. Wie viele Rechtsanwalts- und Gerichtskosten fallen nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich pro Kilometer Streckenabschnitt an?
20. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Verhältnis von Nettobaukosten, also Verkehrsweg mit Lärmschutz zu den Planungs-, Gutachterkosten und sonstigen Kosten je Verkehrsträger?
21. Welche Erfahrungen hat die Bundesregierung mit Modul- bzw. Segmentbrücken (Lego-Brücken, mit genormten Fertigteilen), bezüglich der Bauzeitverkürzung und Kosten?

Berlin, den 31. Januar 2020

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

