

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Riexinger, Thomas Lutze,
Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 20/2781 –**

Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplanes

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP heißt es:

„Wir streben einen neuen Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen an. Dazu werden wir parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden starten mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan. Bis zur Bedarfsplanüberprüfung gibt es eine gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte.“ (Koalitionsvertrag 2021 bis 2025, S. 48)

Das Fernstraßenausbaugesetz wurde zuletzt geändert am 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354), darin heißt es in § 4:

„Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren prüft das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist; in die Prüfung sind die bei der Bedarfsplanung berührten Belange, insbesondere die der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus, einzubeziehen. Die Anpassung geschieht durch Gesetz.“

Deutschland besitzt mit über 13 192 Kilometern Autobahnen, rund 38 000 Kilometern Bundesstraßen und rund 179 000 Kilometern Landes- und Kreisstraßen (BMDV (Bundesministerium für Digitales und Verkehr) – Infrastruktur (bmvi.de)) ein sehr dichtes überörtliches Straßennetz. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 und das im Dezember 2016 beschlossene geänderte Fernstraßenausbaugesetz sehen vor, dass über 850 Kilometer Autobahnen neu gebaut und weitere mehr als 1 700 Kilometer Autobahn mehrstreifig ausgebaut werden. Darüber hinaus ist der Neu- oder Ausbau von etwa 3 500 Kilometern Bundesstraßen geplant (bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf (bmvi.de), S. 38). Aus dem Umweltbericht zum BVWP 2030 (bvwp-2030-umweltbericht.pdf (bmvi.de), S. 143) geht hervor, dass die Projekte des vordringlichen Bedarfs bei den Bundesfernstraßen eine Zunahme der CO₂-Emissionen um 545 323 Tonnen pro Jahr verursachen würden.

1. Wann soll der Dialogprozess zur „Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan“ (Koalitionsvertrag 2021 bis 2025, S. 48) starten?
 - a) Wie soll die Arbeitsweise des Dialogprozesses gestaltet werden?
 - b) Bis wann soll der Dialogprozess seine Arbeit beendet haben?
 - c) Welche Verbände werden dazu eingeladen?
 - d) Wer entscheidet darüber, welche Verbände eingeladen werden?
 - e) Werden auch die Bundesländer beteiligt, und wenn ja, in welcher Form? Wenn nein, warum nicht?
 - f) Wer soll ihn leiten?
 - g) Wird es eine Geschäftsstelle geben?
 - h) Soll es einen Begleitkreis zum Dialogprozess geben, und wenn ja, um welche Art von Begleitkreis handelt es sich, und welche Funktion soll er haben?
2. In welcher Art und Weise sollen die Ergebnisse des Dialogprozesses in zukünftigen politischen Entscheidungsprozessen berücksichtigt werden?
3. Soll der Dialogprozess auch über den Bau bzw. die Abkehr vom Bau konkreter Projekte entscheiden, und wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, nach welchen Kriterien sollen diese Projekte ausgewählt werden, und anhand welcher Kriterien soll die Repriorisierung von Projekten erfolgen (bitte begründen)?
4. Werden dieser Dialogprozess und die bereits laufende Bedarfsplanüberprüfung zwei getrennte Prozesse sein, oder werden sie, und wenn ja, wie, inhaltlich verschränkt werden?

Wie soll über die Fortführung oder Änderung etc. eines Projektes entschieden werden, wenn Bedarfsplanüberprüfung und Dialogprozess zu verschiedenen Empfehlungen kommen?

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die konkrete Ausgestaltung des im Koalitionsvertrag angekündigten Dialogprozesses mit Verbänden einschließlich der damit verbundenen organisatorisch-technischen sowie fachlich-inhaltlichen Fragen wird derzeit im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) geprüft. Der Dialogprozess soll parallel zur Überprüfung der drei Bedarfspläne für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße (BPÜ) durchgeführt werden.

5. Welche Verbände sind in welcher Form an der laufenden Bedarfsplanüberprüfung beteiligt (bitte ggf. getrennt für die drei Bedarfspläne angeben)?
 - a) Wer hat entschieden, welche Verbände daran beteiligt sind?
 - b) Warum wurden diese jeweils ausgewählt?
 - c) Sollen weitere Verbände daran beteiligt werden, und wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
 - d) Werden die Bundesländer daran beteiligt?

Wenn ja, in welcher Weise?

Wenn nein, warum nicht?

6. Wann soll der Deutsche Bundestag über die Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung informiert werden?
7. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller, dass diese Überprüfung laut der gesetzlichen Vorgaben (u. a. § 4 des Fernstraßenausbaugesetzes) im Dezember 2021 hätte abgeschlossen werden müssen?
8. Warum wurde die Bedarfsplanüberprüfung nicht fristgemäß abgeschlossen?
14. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung für die Anwendung des Fernstraßenausbaugesetzes, des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes jeweils aus der Tatsache, dass die Bedarfsplanüberprüfungen nicht fristgemäß abgeschlossen wurden?

Die Fragen 5 bis 8 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die BPÜ hat das BMDV die entsprechenden Maßnahmen innerhalb der vorgeschriebenen Fristen eingeleitet. Dies betrifft u. a. die Erarbeitung eines Konzepts zur Durchführung der BPÜ und die Beauftragung der Erarbeitung einer neuen Langfrist-Verkehrsprognose (VP) 2040 als Grundlage für die BPÜ. In den Bearbeitungsprozess der VP 2040 werden nachgeordnete Behörden des BMDV sowie Vertreter anderer Ressorts, der Wissenschaft, der Wirtschaft, der Verbände, der Länder und der Nachbarstaaten Österreich und Schweiz sach- und anlassbezogen eingebunden. Die Einbindung erfolgt informativer als auch beratender Art.

Es wird angestrebt, die Untersuchungen zur BPÜ Ende 2023 abzuschließen. Nach Abschluss der BPÜ wird der Deutschen Bundestag über die Ergebnisse der BPÜ informiert.

9. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, die Bewertungsmethodik vor dem Hintergrund des Klimaschutzgesetzes und dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 29. April 2021 dazu zu aktualisieren (bitte begründen)?
10. Wird es eine Anpassung der Bewertungsmethodik geben?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, welche Parameter werden wie angepasst, und ggf. welche entfallen oder kommen hinzu?
11. Inwiefern wurden und ggf. sollen zukünftig die CO₂-Emissionen beim Bau einer Verkehrsinfrastruktur berücksichtigt werden?
12. Soll es einen „Klima-Check“ nach dem Vorbild Österreichs (Klimacheck: Ergebnisse ASFINAG-Bauprogramm liegen vor (bmk.gv.at)) für einzelne Vorhaben geben (bitte begründen)?

Die Fragen 9 bis 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bewertungsverfahren und -methodik der Bundesverkehrswegeplanung werden fortlaufend und insbesondere hinsichtlich des auf den Weg zu bringenden Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplans (BVMP) im Rahmen von Forschungsvorhaben im Hinblick auf internationale Standards, wissenschaftlichen Erkenntnisgewinns sowie Effizienz der Anwendung weiterentwickelt bzw. an

den aktuellen Stand von Forschung und Technik angepasst. Die in der Nutzen-Kosten-Analyse des BVWP-Bewertungsverfahrens verwendeten Kosten- und Wertansätze werden konsistent zu den Langfrist-Verkehrsprognosen des BMDV regelmäßig aktualisiert.

Mit der Nutzenkomponente „Veränderungen der Lebenszyklusemissionen der Treibhausgase der Infrastruktur“ werden die Treibhausgasemissionen während des Lebenszyklus der Verkehrsinfrastruktur in der Nutzen-Kosten-Analyse des BVWP-Bewertungsverfahrens erfasst. Darüber hinaus prüft das BMDV, wie die Belange des Umwelt- und Klimaschutzes im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung zukünftig noch stärker berücksichtigt werden können.

Für weitergehende Informationen wird auf das Methodenhandbuch zum BVWP 2030 verwiesen (abrufbar unter: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile).

13. Ist die Szenario- und Prämissendefinition für die Verkehrsprognose 2040 bereits abgeschlossen, bzw. wann wird dies der Fall sein, und wird diese dann gesondert, und wenn ja, wo, und wie, veröffentlicht (bitte begründen)?

Die Szenario- und Prämissendefinition für die Verkehrsprognose 2040 ist noch nicht abgeschlossen.

Es ist beabsichtigt, über Art und Ort der Veröffentlichung auf der Internetseite des BMDV zu informieren.

15. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller, dass die Kennzeichnung eines geplanten Verkehrsprojektes im jeweiligen Bedarfsplan als vordringlich kein direktes Gebot für die Bundesregierung bedeutet, mit der Planung zu beginnen, sondern dass es vielmehr einen Ermessensspielraum gibt, wann welches Projekt prioritär vorangetrieben wird (bitte begründen)?

Mit der Einordnung der Projekte in den Vordringlichen Bedarf der jeweiligen Bedarfspläne besteht ein Planungsauftrag an den jeweiligen Vorhabenträger. Die Abarbeitung der Planungsaufträge richtet sich beispielsweise nach dem Planungsstand, der Verfügbarkeit der Ressourcen, der Höhe des Nutzen-Kosten-Verhältnisses oder dem Beitrag zur Minderung von Engpässen. Der im 5-Jahres-Rhythmus erstellte Investitionsrahmenplan gibt hierüber einen Überblick. Bis zu etwaigen Anpassungen durch den Gesetzgeber gelten die aktuellen Bedarfspläne fort.

16. Werden bei Überprüfung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen alle Projekte, bei denen
 - a) die konkrete Planung noch nicht begonnen hat,
 - b) die konkrete Planung noch nicht beendet wurde,
 - c) der Bau noch nicht begonnen wurde,
 - d) der Bau bereits begonnen hat,überprüft (bitte jeweils begründen)?
17. Werden bei Überprüfung des Bedarfsplanes für die Schienenwege des Bundes alle Projekte, bei denen
 - a) noch keine Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen wurden,

- b) bereits Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen wurden, die Planung aber noch nicht beendet wurde,
 - c) der Bau noch nicht begonnen wurde,
 - d) der Bau bereits begonnen hat,
- überprüft (bitte jeweils begründen)?
18. Werden bei Überprüfung des Bedarfsplanes für die Bundeswasserstraßen alle Projekte, bei denen
- a) die konkrete Planung noch nicht begonnen hat,
 - b) die konkrete Planung noch nicht beendet wurde,
 - c) der Bau noch nicht begonnen wurde,
 - d) der Bau bereits begonnen hat,
- überprüft (bitte jeweils begründen)?
19. Wird es bei diesen Überprüfungen (Fragen 16 bis 18), insbesondere angesichts der stark gestiegenen Baukosten, jeweils eine Überprüfung und ggf. Aktualisierung der Baukosten geben, und wenn ja, inwiefern? Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 16 bis 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die verkehrsträgerübergreifende BPÜ fokussiert sich auf die Gesamtplanebene bzw. auf die Bedarfspläne als Ganzes. Mit Ausnahme der 15 explizit im BVWP 2030 (Gesamtplan) genannten Straßenprojekte findet keine erneute Bewertung der enthaltenen einzelnen Projekte statt.

20. In welcher Art und Weise erfolgt innerhalb der Bundesregierung „eine gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte“?
- a) Konsultiert das BMDV die anderen Bundesministerien, bevor Planungen für ein Projekt aufgenommen werden, und wenn nein, warum nicht?
 - b) Konsultiert das BMDV die Koalitionsfraktionen, bevor Planungen für ein Projekt aufgenommen werden, und wenn nein, warum nicht?
 - c) Konsultiert das BMDV die jeweils betroffenen Landesregierungen, bevor Planungen für ein Projekt aufgenommen werden, und wenn nein, warum nicht?
 - d) Für welche Projekte hat bisher eine solche gemeinsame Abstimmung (Fragen 20a bis 20c) stattgefunden (bitte Projekte einzeln mit Angabe der Abstimmungsformate und Abstimmungstermine nennen)?
 - e) Für welche Projekte ist eine solche Abstimmung (der Fragen 20a bis 20c) in naher Zukunft geplant?
 - f) Sofern bisher noch keine Abstimmung erfolgt oder geplant ist, was sind die Gründe dafür?

Die Fragen 20 bis 20f werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen. Unabhängig davon findet zu Themen im Bereich der Bundesverkehrswegeplanung sach- bzw. anlassbezogen ein Austausch mit einzubindenden anderen Bundesministerien bzw. Landesregierungen statt.

21. Welcher Art sind „die etablierten Gesprächsformate“ für die „Zusammenarbeit und den fachlichen Austausch zwischen dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), der Autobahn GmbH des Bundes, dem FBA sowie den Ländern“ (https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/22-05-04-05-vmk/22-05-04-05-bericht-bmdv-4-2.pdf?__blob=publicationFile&v=2)?
- a) Welchem Zweck dienen diese Gesprächsformate?

Die Fragen 21 und 21a werden gemeinsam beantwortet.

Das BMDV lädt die Straßenbauverwaltungen der Länder, die Autobahn GmbH des Bundes, die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH und das Fernstraßen-Bundesamt (FBA) halbjährlich zu einer Leistungsbesprechung ein, in der projektübergreifende Themen erörtert werden. Daneben finden regelmäßige Bund-/Länder-Dienstbesprechungen zu spezifischen ingenieurtechnischen oder rechtlichen Fragestellungen unter Einbindung aller Beteiligten statt. Es gibt auch Gesprächsformate, zu denen die Länder einladen und bei denen Vertreterinnen und Vertreter des BMDV, des FBA und der Autobahn GmbH des Bundes teilnehmen.

Darüber hinaus gibt es verschiedene bilaterale Gesprächsformate. Das FBA steht im regelmäßigen fachlichen Austausch mit dem BMDV. Das FBA führt außerdem auf Leitungsebene Quartalsgespräche mit der Autobahn GmbH des Bundes zu aktuellen Themen durch.

Die Autobahn GmbH des Bundes hat im Sinne des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom 14. und 15. Oktober 2020 unter Federführung der Niederlassungen sogenannte Halbjahresgespräche mit den Ländern zu aktuellen Themen etabliert.

- b) Wird dabei auch grundsätzlich über die Aufnahme von Planungen oder den Baubeginn gemeinsam entschieden?

Nein.

22. Wird die Bundesregierung der Forderung der Landesverkehrsminister „zur Einrichtung eines strategischen Begleitgremiums aller Länder bei der Autobahn GmbH“ nachkommen (https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/22-05-04-05-vmk/22-05-04-05-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=2), Punkt 4.2 der Tagesordnung, Nummer 2) (bitte begründen)?
23. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Länder, dass die „Beteiligung der Länder durch die vorhandenen Sitzungsformate zwischen Bund, Ländern und Autobahn GmbH“ die Einrichtung eines solchen strategischen Leitgremiums nicht ersetzen (ebd.) (bitte begründen)?

Die Fragen 22 und 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund hat seit dem 1. Januar 2021 die alleinige Verantwortung für Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, vermögensmäßige Verwaltung und Finanzierung der Bundesautobahnen sowie der Bundesstraßen in der Baulast des Bundes in den Ländern Berlin, Bremen und Hamburg. Die Einrichtung eines strategischen Begleitgremiums ist im Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz (InfrGG) nicht vorgesehen. Sollte durch die bisherigen Gesprächsformate das Informations- und Abstimmungsbedürfnis der Länder nicht abgedeckt sein, wird das BMDV die Vorschläge der Länder zu möglichen zusätzlichen Sitzungsformaten gemeinsam mit den Ländern erörtern.

24. Hält die Bundesregierung vor dem Hintergrund einerseits der Anforderung des Klimaschutzgesetzes und des Beschlusses des Bundesverfassungsgerichts vom 29. April 2021 dazu, und andererseits der Tatsache, dass der weitere Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen ausweislich des Umweltberichtes zum Bundesverkehrswegeplan 2030 zu einem Anstieg der CO₂-Emissionen (bei Bau und Betrieb) führt, am weiteren Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen fest (bitte begründen)?

Das Fernstraßenausbaugesetz und die Festlegungen zum Ausbau des Netzes gelten unverändert. Im Rahmen der laufenden BPÜ wird geprüft, ob die Bedarfspläne an die Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind. Dabei werden die Ziele des Klimaschutzgesetzes berücksichtigt.

25. Hält die Bundesregierung die in der Vorbemerkung der Fragesteller zitierten konkreten Angaben zum Anstieg der CO₂-Emissionen durch den weiteren Neu- und Ausbau der Bundesfernstraßen für weiterhin zutreffend?

Wenn ja, mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung verhindern, dass der weitere Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen zu einem weiteren Anstieg der CO₂-Emissionen durch Bau und Betrieb führt?

Wenn nein, warum nicht, und zu welcher Veränderung der CO₂-Emissionen wird es durch den weiteren Neu- und Ausbau der Bundesfernstraßen nach ihrer Auffassung, auf Basis welcher Annahmen oder Berechnungen, kommen?

Im Zuge der Durchführung der laufenden BPÜ wird das BMDV auf Grundlage u. a. der Ergebnisse aus der VP 2040 auch eine aktuelle Einordnung der drei Bedarfspläne im Hinblick auf die Umwelt- und Klimawirkungen vornehmen.

