

Kleine Anfrage

der Abg. Bernd Gögel und Hans-Peter Stauch AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Aufnahme von Infrastrukturprojekten in den Bundesbedarfsplan (Bundesverkehrswegeplan)

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Hat die Landesregierung Kenntnis von Plänen der Bundesregierung zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, welche zeitlich an den Bundesverkehrswegeplan 2030 anschließen?
2. Unter Beteiligung welcher Behörden und mittels welcher konkreten Abläufe (bitte unter Darstellung der zeitlichen und institutionellen Abfolge der einzelnen Prozessschritte) und Geschäftsgänge wurde festgelegt, welche Verkehrsinfrastrukturprojekte Baden-Württemberg für den Bundesverkehrswegeplan 2030 anmeldete?
3. Welche Kosten wurden bei welcher Vorlaufzeit insgesamt für eine Projektanmeldung (von der ersten Idee eines Projekts über die Projektreifmachung bis zur konkreten Anmeldung) im Regelfall veranschlagt?
4. Welcher Stand der Vorbereitung bzw. welche Vorarbeiten eines Projekts waren notwendig, um ein Projekt anmelden zu können?
5. Wie gestaltete sich für welche an dem Verfahren beteiligten Einrichtungen der formale Akt der Anmeldung eines Projekts für den Bundesverkehrswegeplan 2030?
6. Welche formalen Voraussetzungen musste ein Projekt erfüllen, um mit Aussicht auf Erfolg für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet werden zu können?
7. Wie ist gegebenenfalls ein (z. B. finanzieller, durch Übernahme von Leistungen etc.) Eigenbeitrag des Landes zu in den Bundesverkehrswegeplan 2030 erfolgreich aufgenommenen Projekten rechtlich geregelt?

8. Welche von der Landesregierung für den Bundesverkehrswegeplan 2030 gemeldeten Projekte wurden mit jeweils welcher Begründung vom Bund abgelehnt?
9. Nach welchen konkreten Kriterien und durch jeweils welche Einrichtungen erfolgt innerhalb welchen Zeitraums die Bewertung von gemeldeten Projekten, welche dann zur Aufnahme oder zur Ablehnung führt?
10. Existiert die Möglichkeit einer Nachqualifizierung und Neuanschreibung für einmal vom Bund abgelehnte Projekte?

07.03.2018

Gögel, Stauch AfD

Begründung

Für die Ausarbeitung künftiger Verkehrsinfrastrukturprojekte interessieren die Modalitäten der Vorbereitung, Anmeldung und Aufnahme in die mittel- und langfristige Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes.

Antwort

Mit Schreiben vom 12. April 2018 Nr. 2-3941.11/302 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Hat die Landesregierung Kenntnis von Plänen der Bundesregierung zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, welche zeitlich an den Bundesverkehrswegeplan 2030 anschließen?*

Hierzu liegen keine Kenntnisse vor.

2. *Unter Beteiligung welcher Behörden und mittels welcher konkreten Abläufe (bitte unter Darstellung der zeitlichen und institutionellen Abfolge der einzelnen Prozessschritte) und Geschäftsgänge wurde festgelegt, welche Verkehrsinfrastrukturprojekte Baden-Württemberg für den Bundesverkehrswegeplan 2030 anmeldete?*

Die Anmeldungen erfolgten im Bereich der Bundesfernstraßen auf Basis eines landesweiten Konzeptes, das vom Ministerium für Verkehr aufgestellt wurde. In vier Regionalkonferenzen wurden das Konzept und die Maßnahmen der Öffentlichkeit vorgestellt. Nach einer landesweiten Anhörung wurde vom Ministerium für Verkehr entschieden, welche Maßnahmen dem Bund gemeldet wurden.

Im Bereich der Schienenwege gab es ebenfalls ein landesweites Konzept, das bei einer zentralen Veranstaltung in Stuttgart vorgestellt wurde. Auch hier wurde im weiteren Verfahren Gelegenheit für Anregungen gegeben und dann dem Bund die Maßnahmen gemeldet.

Für die Wasserstraßen kam in Baden-Württemberg lediglich der Ausbau des Neckars für 135 m-Schiffe in Betracht. Die Neckarschleusenverlängerung wurde daher als einziges Projekt für den Bundesverkehrswegeplan 2030 an den Bund gemeldet.

3. *Welche Kosten wurden bei welcher Vorlaufzeit insgesamt für eine Projektanmeldung (von der ersten Idee eines Projekts über die Projektreifmachung bis zur konkreten Anmeldung) im Regelfall veranschlagt?*

4. *Welcher Stand der Vorbereitung bzw. welche Vorarbeiten eines Projekts waren notwendig, um ein Projekt anmelden zu können?*

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet:

Zu den Kosten liegen dem Ministerium für Verkehr keine Erkenntnisse vor. Die Anforderungen des Bundes an die Meldedaten waren insgesamt sehr hoch insbesondere im Bereich der Bundesfernstraßen, sodass die Projektanmeldung entsprechend aufwendig war.

5. *Wie gestaltete sich für welche an dem Verfahren beteiligten Einrichtungen der formale Akt der Anmeldung eines Projekts für den Bundesverkehrswegeplan 2030?*

Die Daten für die Bundesfernstraßen wurden nach Freigabe durch das Ministerium für Verkehr durch die zuständigen Regierungspräsidien auf einen Server hochgeladen.

Im Bereich der Schienenstrecken wurde die Anmeldung direkt durch das Verkehrsministerium vorgenommen.

6. *Welche formalen Voraussetzungen musste ein Projekt erfüllen, um mit Aussicht auf Erfolg für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet werden zu können?*

Bei den Bundesfernstraßen musste das Projekt den Vorgaben des landesweiten Konzeptes entsprechen.

Bei den Schienenstrecken gab es aufgrund der fehlenden Planungsträgerschaft des Landes bei den Eisenbahnen des Bundes nur geringe formale Anforderungen durch den Bund, die erfüllt wurden. Dem Konzept des Landes liegt insbesondere die elektrifizierte Verbindung aller Oberzentren unter Berücksichtigung des Landesentwicklungsplanes zugrunde.

7. *Wie ist gegebenenfalls ein (z. B. finanzieller, durch Übernahme von Leistungen etc.) Eigenbeitrag des Landes zu in den Bundesverkehrswegeplan 2030 erfolgreich aufgenommenen Projekten rechtlich geregelt?*

Der personelle und finanzielle Aufwand, den der Anmeldeprozess verursacht hat, ist als Eigenbeitrag des Landes Baden-Württemberg zu sehen.

Im Bereich der Schienenstrecken etwa hat das Land für die Gäubahn ein Gutachten beauftragt, um eine erfolgreiche Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf zu erreichen, was letztendlich gelungen ist. Die Kosten hierfür hat das Land getragen.

8. *Welche von der Landesregierung für den Bundesverkehrswegeplan 2030 gemeldeten Projekte wurden mit jeweils welcher Begründung vom Bund abgelehnt?*

Im Bereich der Bundesfernstraßen hat der Bund das Projekt A 6 AK Frankenthal-AS Sandhofen als nicht bauwürdig eingestuft und in der Folge nicht bewertet.

Im Bereich der Schienenwege wurden die meisten der vom Land gemeldeten Strecken nicht in den BVWP aufgenommen. Die Ablehnung erfolgte überwiegend mit der Begründung, dass die Strecken nur dem Nahverkehr dienen würden und sich der Bund daher nicht für den Ausbau zuständig sieht. Das kann von Landesseite nicht nachvollzogen werden.

9. Nach welchen konkreten Kriterien und durch jeweils welche Einrichtungen erfolgt innerhalb welchen Zeitraums die Bewertung von gemeldeten Projekten, welche dann zur Aufnahme oder zur Ablehnung führt?

Die Bewertungen wurden durch den Bund und durch dessen beauftragte Gutachter erstellt.

Im Straßenbereich wurden die Kriterien Nutzen-Kosten-Analyse (NKA-Wert), umwelt- und naturschutzrechtliche Beurteilung, raumordnerische Beurteilung und die städtebauliche Beurteilung erhoben. Der Bund benötigte hierfür über zwei Jahre.

Im Schienenbereich ist die Bewertung teilweise immer noch nicht abgeschlossen. So befinden sich die Schienenachse Stuttgart–Nürnberg und die Appenweiler Kurve weiterhin in der Kategorie „Potenzieller Bedarf“.

10. Existiert die Möglichkeit einer Nachqualifizierung und Neuanschreibung für einmal vom Bund abgelehnte Projekte?

Eine solche Möglichkeit ist nicht bekannt. Im Schienenbereich hofft das Land aber auf eine erneute Berücksichtigung von Projekten im Rahmen der im Koalitionsvertrag angekündigten Elektrifizierungs- und Schienenausbau-Offensive des Bundes.

Die Projekte des potenziellen Bedarfs (siehe Antwort zu Frage 9) können hingegen bei positiver Bewertung noch in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen. Unabhängig davon überprüft das BMVI nach § 4 BSWAG spätestens nach dem Ablauf von jeweils 5 Jahren, ob der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Die Anpassung und Aufstellung erfolgt durch Gesetz.

Allgemein findet eine Bedarfsplanung alle fünf Jahre statt. Allerdings wird nur geprüft, ob der Plan an die aktuelle Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist.

Hermann
Minister für Verkehr