

Antrag

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Kai Gehring, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Nicole Maisch, Peter Meiwald, Friedrich Ostendorff, Corinna Rüffer, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Den Bundesverkehrswegeplan zum Bundesnetzplan weiterentwickeln

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für soziale Teilhabe und die Wettbewerbsfähigkeit des Landes. Mit einem der feinmaschigsten Verkehrsnetze der Welt ist Deutschland gut aufgestellt. Doch Staus vor maroden Autobahnbrücken, erschöpfte Schienenkapazitäten im Hafenhinterland oder Engpässe im Kanalnetz aufgrund überalterter Schleusen zeigen, dass dieses Startkapital aufgrund falscher Prioritätensetzung in der Verkehrspolitik zusehendes verspielt wird. Völlig mit Projekten überbucht, stand das geforderte Investitionsvolumen der bisherigen Bundesverkehrswegeplanung in einem eklatanten Missverhältnis zu vorhandenen Haushaltsmitteln. Die unzureichende Prioritätensetzung führte zu falschen Verkehrsinvestitionen. Der Erhalt des bestehenden Verkehrsnetzes wurde vernachlässigt, die Wirkung für das Gesamtnetz ignoriert. Aufgabe des Bundes muss jetzt sein, die Leistungsfähigkeit eines bundesweiten Vorrangnetzes zu garantieren, dass Deutschland überregional mit Straßen, Schienen und Wasserwegen intelligent in Europa einbindet.

Jetzt muss geprüft werden, welche zukünftigen Ausbaumaßnahmen sinnvoll und notwendig sind, um das Vorrangnetz wirkungsvoll zu stärken. Doch dazu braucht es klare Ziele und den Willen zur Gestaltung zukunftsfähiger Mobilitätspolitik. Mit dem Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) für den Zeitraum bis 2030 ignoriert die Bundesregierung ihre eigenen Vorsätze.

Für eine Konzentration auf das Notwendige fehlen der Bundesregierung Mut und politischer Wille. Weder wurde ein Vorrangnetz definiert noch gibt es eine eindeutige Priorisierung unter den Vorhaben. Für viele wichtige Schienenprojekte wurde die Bewertung gar nicht abgeschlossen. Deren Einstufung soll erst nach Abschluss des Plans vorgenommen werden. Der Bundesrechnungshof hat zudem ausführlich dargelegt, dass es bei Straßenbauprojekten erhebliche Mängel bei der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) als zentrales Bewertungskriterium gab. So nahm das „BMVI bewusst in Kauf, dass die Investitionskosten bei Ausbauprojekten, die eine wesentliche Größe für die Berechnung des NKV als zentrales Entschei-

dungskriterium für die Einstufung der Projekte im BVWP sind, vollständig ungeprüft geblieben. (...) Damit sind auch die NKV der Projekte weder verlässlicher noch besser untereinander vergleichbar.“ (Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Abs. 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030). Neben erheblichen Zweifeln an den Kostenberechnungen werden mit dem vorliegenden Entwurf auch Ziele zur Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen und die Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft nicht erreicht. Der Verkehrssektor ist mittlerweile für 20 Prozent der energiebedingten Treibhausgasemissionen in Deutschland verantwortlich. Doch die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger wird im BVWP-Entwurf viel zu wenig berücksichtigt. Stattdessen liegt der Planung eine Prognose zugrunde, mit der die vereinbarten Klimaschutzziele nicht einzuhalten sind. Umweltschutz spielt eine viel zu geringe Rolle. Naherholungs- und Naturschutzgebiete werden ohne Maß zerschnitten. Sinnvolle Alternativen wurden nicht aufgenommen. Statt wie angekündigt alle Maßnahmen, die bisher nicht im Bau sind, auf ihre verkehrspolitische Notwendigkeit zu überprüfen, wurden Schlupflöcher genutzt, um Projekte ohne erneute Prüfung in den BVWP einzubringen. Auch ist nicht vorgesehen, dass sich die betroffene Öffentlichkeit zu diesen Vorhaben äußert.

Benötigt wird deswegen jetzt eine klare Prioritätensetzung, die alle Verkehrsträger mitdenkt und ökonomisch wie ökologisch nachhaltige Mobilität ermöglicht.

Es ist Zeit, den Bundesverkehrswegeplan zu einem Bundesnetzplan weiterzuentwickeln, der nicht einzelne Vorhaben, sondern die Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes in den Mittelpunkt stellt. Wir müssen jetzt entscheiden, welche Projekte wirklich wichtig sind und vor allem in welcher Rangfolge die Umsetzung erfolgen soll. Eine lange Liste ohne eindeutig erkennbare Prioritäten wird hingegen zur schweren Hypothek für die nächsten 15 Jahre – in denen wir entscheidende Weichen für die Zukunft unseres Landes und unserer Verkehrsinfrastruktur stellen müssen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die erheblichen Zweifel an der Plausibilität und Vergleichbarkeit des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) als zentrales Bewertungskriterium ernst zu nehmen und Straßenneubauprojekte, bei denen die Vergleichskosten unterschritten wurden und deren NKV an einem für die Aufstellung des Bedarfsplans relevanten Schwellenwert der einzelnen Dringlichkeitskategorien liegen sowie alle Straßenausbauprojekte erneut zu überprüfen;
2. nach der erneuten Überprüfung den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans zu einem Bundesnetzplan weiterzuentwickeln, der die Leistungsfähigkeit eines verkehrsträgerübergreifenden bundesweiten Vorrangnetzes sichert und ökologisch wie ökonomisch nachhaltige Mobilität fördert;
3. bis zum Beschluss eines zum Bundesnetzplan weiterentwickelten Bundesverkehrswegeplans keine weiteren Neubauprojekte zu beginnen, um den Handlungsspielraum nicht weiter einzuschränken;
4. in Anlehnung an das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V-Kernnetz) ein bundesweites Vorrangnetz zu bestimmen, das Deutschland intelligent und verkehrsträgerübergreifend in Europa einbindet und den Güterverkehr auf leistungsstarken Hauptachsen bündelt;
5. Bundesstraßen ohne überregionale Bedeutung mit einem finanziellen Ausgleich in die Verantwortung der Bundesländer zu übergeben und die Einnahmen aus der LKW-Maut auf diesen Straßen den Bundesländern zufließen zu lassen;

6. den Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ konsequent durchzusetzen, indem die einzusetzenden Mittel für den Erhalt eng am Vermögensverlust der Verkehrswege orientiert werden;
7. für eine eindeutige Priorisierung und Rangfolge der Vorhaben anhand der Vorrangkriterien „Entlastung Mensch“, „Entlastung Umwelt“, „Verkehrsverlagerung“ zu sorgen, die garantieren, dass dringende Infrastrukturmaßnahmen zur Beseitigung von dauerhaften Engpässen im Vorrangnetz zuerst umgesetzt werden;
8. alle Schienenvorhaben zu bewerten und für die Priorisierung und Rangfolge ein zusätzliches „Deutschland-Takt-Kriterium“ einzuführen;
9. alle Vorhaben des Bezugsfalls zu überprüfen, für die kein Planfeststellungsbeschluss vorliegt;
10. die Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung mindestens drei Monate durchzuführen und die Bürgerinnen und Bürger über die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Gesamtplanentwurf des BVWP umfassend zu informieren;
11. sicherzustellen, dass von Bürgerinnen und Bürgern eingebrachte, zielführende Alternativen ebenfalls einer ausführlichen Prüfung unterzogen werden;
12. auch die Vorhaben des Bezugsfalls in die Öffentlichkeitsbeteiligung einzubeziehen, die sich bisher nicht im Bau befinden;
13. die Öffentlichkeitsbeteiligung erneut durchzuführen, sollten sich im Laufe des Aufstellungsprozesses Planänderungen ergeben, die zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen nach sich ziehen können;
14. die Projekte des sogenannten „Weiteren Bedarfs“ aus dem Bundesverkehrswegeplan zu streichen, weil für diese jegliche Finanzierungsperspektive fehlt.

Berlin, den 12. April 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Begründung

Zu Punkt 1

Der Bundesrechnungshof hat dargelegt, dass die Berechnung des NKV bei Straßenprojekten erhebliche Mängel aufweist. U. a. gab es erhebliche Abweichungen zwischen den Ländern, wie die Kosten berechnet wurden, was u. a. daran lag, dass das BMVI keine Vorgaben zum Verfahren gemacht hat. Zudem habe das BMVI willkürlich mitten im Verfahren die Kostengrenze nach unten gesetzt, wodurch Straßenprojekte plausibel eingestuft wurden, obwohl ihre Kosten unterhalb der gutachterlich ermittelten Untergrenzen lagen. Da das NKV das zentrale Bewertungsinstrument für die Projekte ist, müssen die Zweifel ausgeräumt werden. Die Eingrenzung der Neuberechnung auf Straßenneubauprojekte, bei denen die Vergleichskosten unterschritten wurden und deren NKV an einem für die Aufstellung des Bedarfsplans relevanten Schwellenwert der einzelnen Dringlichkeitskategorien liegen sowie auf alle Straßenausbauprojekte soll erfolgen, um die Aufstellung des BVWP nicht zu sehr zu verzögern.

Zu Punkt 2

Der Bundesverkehrswegeplan ist ein Konzept der Vergangenheit. Eine Aneinanderreihung von einzelnen Verkehrsmaßnahmen, die weitgehend isoliert bewertet wurden, löst heute keine Verkehrsprobleme und denkt nicht an die Zukunft der Mobilität. Stattdessen wird die Verkehrsentwicklung der Vergangenheit auch für die Zukunft als gesetzt hingenommen, dem Stau auf der Straße wird stur hinterhergebaut.

Doch diese Politik greift zu kurz. Sie ignoriert die Trends der Zukunft, konterkariert die europäischen Klimaschutzziele im Verkehrsbereich und vor allem belastet sie Mensch und Umwelt. Denn infolge dieser Politik werden immer neue Projekte begonnen. Am Ende fehlen die Mittel zum Erhalt der bestehenden Verkehrswege. Fast jeder siebte Quadratmeter Brückenfläche an Bundesfernstraßen muss saniert werden, zahlreiche Strecken und Knoten im Schienennetz sind überlastet und viele Schleusen und Wehre völlig überaltert. Auf unverantwortliche Weise gehen bundeseigene Vermögenswerte verloren. Schlimmer noch: Die marode Infrastruktur bremst Wirtschaft und Mobilität aus und behindert Verkehrsverlagerung auf Wasser und Schiene. Doch mit weiteren Neubauvorhaben auf Zuruf werden diese Probleme nicht gelöst. Aufgabe des Bundes muss nun sein, ein leistungsfähiges Vorrangnetz zu sichern, das Deutschland verkehrsträgerübergreifend mit dem Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) der EU vernetzt. Nicht das einzelne Vorhaben zählt, sondern dessen Wirkung für das Netz. Kleine, besonders netzwirksame Maßnahmen, die zur Entlastung dauerhafter Engpässe beitragen, müssen zuerst umgesetzt werden.

Eine grobe Einteilung in zwei Dringlichkeitskategorien allein kann dies nicht leisten. Gebraucht wird eine eindeutige Rangfolge zur Umsetzung von Vorhaben. Der Bundesverkehrswegeplan muss zu einem Bundesnetzplan weiterentwickelt werden. Die zurzeit erarbeiteten Ergebnisse können dazu genutzt werden, wenn weitere Vorrangkriterien eingeführt werden.

Zu Punkt 3

Eigentlich sieht die Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan vor, dass alle Vorhaben auf ihren verkehrlichen Nutzen überprüft werden, die bis Ende 2015 nicht im Bau sind. Doch die Bundesregierung konterkariert ihre eigenen Prinzipien. Allein im Bereich Straße wurden Vorhaben mit Kosten von über 5 Milliarden Euro ungeprüft in den Plan aufgenommen, obwohl für diese Vorhaben nicht einmal ein Planfeststellungsbeschluss vorliegt – von „im Bau“ kann demnach keine Rede sein (vgl. Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, BT-Drs. 18/5771). Weitere Vorhaben mit Gesamtkosten von 1,5 Milliarden Euro wurden ohne Beteiligung des Haushaltsausschusses unterjährig in den Straßenbauplan aufgenommen und werden somit ohne Überprüfung realisiert; darunter zahlreiche Ortsumfahrungen mit zweifelhaftem Nutzen für das bundesweite Verkehrsnetz. Bereits vor Fertigstellung der Bewertung war somit bereits ein großer Teil der Mittel für die nächsten Jahre verplant – obwohl teils massive Zweifel bestehen, ob die Neubauvorhaben in diesem Zuschnitt noch benötigt werden. Der Handlungsspielraum für netzwirksame Engpassbeseitigung wird damit schon vor Beginn der Laufzeit des neuen BVWP massiv eingeschränkt. Das Bundesverkehrsministerium schafft mit einer Politik der Spatenstiche Fakten, bevor der Bundesverkehrswegeplan die Grundzüge für die Verkehrsinfrastrukturpolitik des nächsten Jahrzehnts legen kann. Um den Handlungsspielraum der Infrastrukturpolitik nicht noch weiter einzuschränken, dürfen bis zum Beschluss eines Bundesnetzplans keine Neubauten mehr begonnen werden.

Zu Punkt 4:

Deutschland ist wirtschaftlich, kulturell und politisch eng mit den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union verflochten. Allein sechs Korridore des transeuropäischen Kernnetzes verlaufen durch Deutschland. In Einklang damit soll ein bundesweit zentrales Kernnetz bestimmt werden, das Deutschland gut in Europa einbindet. Der Güterverkehr wird auf leistungsstarken Hauptachsen gebündelt und soll damit überall, wo es sinnvoll und möglich ist, auf umweltfreundliche Verkehrsträger verlagert werden.

Zu Punkt 5:

In der bisherigen Bundesverkehrswegeplanung stand oft nicht die Funktionsfähigkeit des Gesamtnetzes im Mittelpunkt, sondern Regionalinteressen, Länderproporz und politisches Ansehen. Es gibt zurzeit viele Bundesstraßen und Ortsumgehungen von rein regionaler Bedeutung, für die der Bund formell zuständig ist. Schwerpunktaufgabe des Bundes muss jedoch sein, die Leistungsfähigkeit eines bundesweit relevanten überregionalen Vorrangnetzes zu sichern und zu stärken. Alle Bundesstraßen, die nicht von überregionaler Bedeutung sind, sollen daher mit einem finanziellen Ausgleich des Bundes in die Verantwortung der Länder übergeben werden. So wird ausgeschlossen, dass der Bundesnetzplan mit lokalen Prestigeprojekten belastet oder gar überfrachtet wird, die bei notwendiger Prioritätensetzung des nationalen Vorrangnetzes auf absehbare Zeit nicht finanzierbar sind. Die Einnahmen aus der LKW-Maut auf diesen Straßen sollen dann den Bundesländern zufließen.

Zu Punkt 6:

Der Sanierungstau in Deutschland ist enorm und beträgt für sämtliche Verkehrsträger über 40 Milliarden Euro. Eine Aufstellung des Infrastrukturzustands und des Erhaltungsbedarfs muss in der bestehenden Haushaltssystematik bisher nicht erfolgen, die gegenwärtige Struktur des Bundeshaushalts neigt daher per se zu Neuinvestitionen. Der Bundeshaushalt muss daher deutlich transparenter werden, um zukünftig ausreichende Mittel für den dringend notwendigen Erhalt der Substanz einzuplanen. Die Vermögenswerte der Verkehrsinfrastruktur müssen deswegen zukünftig erfasst und jährlich kaufmännisch nach den Prinzipien des Handelsgesetzbuchs bilanziert werden.

Zu Punkt 7

Die bisherigen Prioritätsstufen „Vordringlicher Bedarf“ und „Weiterer Bedarf“ des alten Bundesverkehrswegeplans sind eine nahezu wertlose grobe Einteilung. Allein der Vordringliche Bedarf des BVWP 2003 war zu Beginn mit einem Investitionsbedarf von 90,5 Milliarden Euro maßlos mehrfach überzeichnet. Am Ende seiner Laufzeit betrug der Investitionsbedarf für die noch nicht umgesetzten vordringlichen Vorhaben – auch aufgrund völlig unrealistischer Kostenannahmen noch 86 Milliarden Euro (Stand 2013).

Innerhalb des Vordringlichen Bedarfs bestand aufgrund der Fülle an Projekten keine Klarheit darüber, welche Projekte prioritär umgesetzt werden sollen. Am Ende war nicht die Dringlichkeit des Vorhabens entscheidend, sondern der Koalitionsproporz und lokale Interessen. Die Ankündigung in der Grundkonzeption, eine neue Dringlichkeitskategorie „Vordringlicher Bedarf Plus (VB+)“ einzuführen, damit Vorhaben zur Engpassauflösung ohne hohes ökologisches Risiko prioritär umgesetzt werden, stieß in Fachkreisen auf großen Zuspruch. In der Regierungskoalition blieb der VB+ jedoch umstritten.

Anstelle eines VB+ spricht der vorgelegte BVWP-Entwurf nun von einem Vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung (VB-E). Eine Verbesserung wäre der VB-E aber nur, wenn er eine eigenständige Kategorie bildet, die zuerst abgearbeitet werden muss, bevor weitere Vorhaben umgesetzt werden. Die vorgenommene Kennzeichnung hingegen garantiert keine prioritäre Umsetzung der besonders dringenden Vorhaben. Dass eine Kennzeichnung eines Vorhabens mit VB-E nicht automatisch zu einer prioritären Umsetzung führt, zeigt sich schon daran, dass auch in der so genannten „Schleppe“ (Vorhaben, die erst nach 2030 umgesetzt werden sollen) Projekte mit VB-E-Kennzeichnung enthalten sind.

Eine wirksame Priorisierung sieht anders aus. Viel zweckmäßiger als eine grobe Einteilung in Dringlichkeitsstufen ist deswegen eine echte Rangfolge der Projekte, die nach Verfügbarkeit der Mittel abgearbeitet wird. Das angewandte Bewertungsverfahren greift zu kurz. Die weitgehend isolierte Bewertung der Vorhaben im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse ist nicht geeignet, Netzwerksamkeit oder Verkehrsverlagerungspotential hinreichend zu berücksichtigen.

Auswirkungen der einzelnen Vorhaben auf Natur und Umwelt finden in der Dringlichkeitseinstufung hingegen keine Berücksichtigung. Bei keinem Vorhaben führte eine belegte hohe Umweltbelastung zu einer Abstufung.

Die angewandte raumordnerische und städtebauliche Beurteilung dient hauptsächlich dazu, nahezu unwirtschaftliche Vorhaben mit einem niedrigen Nutzen-Kosten-Verhältnis dennoch vordringlich einzustufen.

Bei den beiden Kriterien handelt es sich in Wirklichkeit also eher um ein „Pro-Zerschneidungs-Kriterium“ bzw. „Pro-Ortsumfahrungs-Kriterium“. Für den Übergang zu einem Bundesnetzplan ist es daher sinnvoll, die vorhandenen Bewertungsergebnisse nach zusätzlichen Vorrangkriterien „Entlastung Mensch“, „Entlastung Umwelt“ und „Verkehrsverlagerung“ zu priorisieren. Je höher die Einstufung anhand dieser Kriterien im zukünftigen Bundesnetzplan ist, desto vordringlicher soll zukünftig die Umsetzung erfolgen.

Zu Punkt 8

Die Einführung eines Deutschland-Taktes auf der Schiene, also das aufeinander abgestimmte Schienenverkehrsangebot im Nah-, Fern- und Güterverkehr, bietet die Möglichkeit, dass mehr Bürgerinnen und Bürger auf die umweltfreundliche Bahn umsteigen. Eine Studie im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums hat grundsätzlich bestätigt, dass ein Deutschland-Takt umsetzbar ist und hierfür detailliert Infrastrukturprojekte definiert. Diese Projekte finden sich jedoch nicht im BVWP-Entwurf. Es findet sich nur ein nicht genauer definiertes Maßnahmenpaket, welches z. T. nur in den Weiteren Bedarf eingeordnet ist. Für die Umsetzung eines Deutschland-Taktes ist entscheidend, dass die dafür notwendigen Maßnahmen prioritär umgesetzt werden. Die bisherige Bewertung einzelner Bahnstrecken erkennt jedoch nicht, welche Schienenprojekte hierfür notwendig sind. Daher ist es folgerichtig, für die Bewertung ein zusätzliches Kriterium „Deutschland-Takt“ einzuführen.

Zu Punkt 9

Die oben beschriebene Bewertung der Vorhaben muss für alle Infrastrukturmaßnahmen gelten, die sich noch nicht im Bau befinden. Denn bereits im Bereich Straße hat die Bundesregierung viele Vorhaben schon dem sogenannten Bezugsfall zugeordnet und als zu bauendes Vorhaben angenommen, obwohl dafür noch nicht einmal ein Planfeststellungsbeschluss vorliegt. Die Kosten allein für diese Projekte belaufen sich auf über 5 Milliarden Euro (vgl. Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, BT-Drs. 18/5771). Auch diese Vorhaben müssen einer Bewertung unterzogen werden, denn nur so kann gewährleistet werden, dass in den nächsten Jahren zuerst die Maßnahmen umgesetzt werden, die das Kernnetz insgesamt stärken.

Zu Punkt 10-13

Die Erfahrung zeigt, dass die Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger nicht nur für mehr Akzeptanz sorgt, sondern oft auch für bessere, weil maßgeschneiderte, Lösungen. Die Beteiligung der Öffentlichkeit findet im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung statt. Grundlage sind der Entwurf des BVWP und der Umweltbericht. Stellungnahmen müssen demnach die darin vorgebrachten Aspekte einbeziehen. Aufgrund der Komplexität dieser Unterlagen reicht eine 6-wöchige Beteiligungsfrist zwei Werktagen nach Veröffentlichung der Unterlagen für die Einarbeitung für Bürgerinnen und Bürger, die sich nicht professionell mit Verkehrspolitik beschäftigen, nicht aus. Die bisherige Informationspolitik muss auch in Hinblick auf die untersuchten Vorhaben als unzureichend bezeichnet werden. So wurde z. B. nicht ausreichend darüber informiert, welche Vorhaben im Aufstellungsprozess wirklich überprüft werden. Durch die Bundesregierung nachträglich überprüfte Vorhaben finden sich auf keiner Liste. Klarheit gab es erst durch mehrmalige Nachfrage der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Die Bundesregierung muss daher dafür sorgen, dass die Bürgerinnen und Bürger sich zu allen noch nicht im Bau befindlichen Vorhaben äußern können. Sie sollen das Recht erhalten, auch Projekte des sogenannten Bezugsfalls sowie des Potentiellen Bedarfs im Rahmen des Konsultationsverfahrens einzusehen, zu kommentieren und ihren Bedarfsnachweis zu hinterfragen. Auch für diese Vorhaben muss die Bundesregierung vollständige Projektdossiers veröffentlichen. Eine Verlängerung der Frist zur Stellungnahme ist für eine Bürgerbeteiligung auf Augenhöhe daher unerlässlich.

Gemäß der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (SUP-Richtlinie) muss den Behörden und der Öffentlichkeit innerhalb ausreichend bemessener Fristen frühzeitig und effektiv Gelegenheit gegeben werden, vor der Annahme des Plans oder Programms oder seiner Einbringung in das Gesetzgebungsverfahren zum Entwurf des Plans oder Programms sowie zum begleitenden Umweltbericht Stellung zu nehmen (Art. 6 Absatz 2).

Sollte es im Rahmen des Aufstellungsprozesses nach Abschluss der Beteiligungsphase zu Planänderungen kommen, die zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen zufolge hätten, wäre demnach eine erneute

Beteiligungsphase notwendig. Denn nur auf diese Weise wird eine effektive Stellungnahme der Bürgerinnen und Bürger zu dem Planentwurf gewährleistet, der tatsächlich angenommen wird.

Bereits bei Aufnahme zusätzlicher Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf ist mit Änderungen der Umweltauswirkungen zu rechnen, die eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich machen.

Jede Planung ist der BMVI-Grundkonzeption für den BVWP 2015 zufolge „zwangsläufig mit einem Denken in Alternativen verbunden“ (Grundkonzeption für den BVWP 2015, Seite 58). Den Bürgerinnen und Bürgern muss daher die Möglichkeit eingeräumt werden, im Rahmen des Konsultationsverfahrens Alternativen zu Vorhaben einzubringen. Ausgearbeitete Alternativen müssen ebenfalls gutachterlich überprüft und die Bewertungsergebnisse veröffentlicht werden, auch dann, wenn sie von dem jeweiligen Bundesland ursprünglich nicht angemeldet wurden.

Zu Punkt 14

Es ist mehr als zweifelhaft, ob die Projekte des Vordringlichen Bedarfs zu finanzieren sind. Mit dem derzeit absehbaren Investitionsetat im Verkehrshaushalt wird es nicht möglich sein. Hinzu kommt, dass ein großer Teil der Schienenprojekte noch gar nicht bewertet wurde und keinerlei Kostensteigerungen berücksichtigt sind. Da erhebliche Zweifel an der Finanzierbarkeit des Vordringlichen Bedarfs bestehen, ist die Umsetzung von Projekten im Weiteren Bedarf völlig unrealistisch. Sie stehen offenbar nur noch im Plan, um weiter Erwartungen zu wecken – die jedoch nicht erfüllt werden können. Es wäre ein wichtiger Schritt, jetzt ehrlich zu sein und die Projekte ohne realistische Finanzierungsperspektive endgültig zu streichen.

