

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christine Ostrowski, Dr. Winfried Wolf  
und der Fraktion der PDS  
– Drucksache 14/3594 –**

### **Anmeldungen von Straßenprojekten in den „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplanes**

1. Welche Kriterien legte die Bundesregierung der Einstufung eines Autobahn- bzw. Bundesstraßenneu- oder -ausbauprojektes im zurzeit gültigen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zugrunde, wenn es in den „vordringlichen Bedarf“ des BVWP aufgenommen werden sollte?

Im Rahmen der gesamtwirtschaftlichen Bewertung von Straßenbaumaßnahmen wurden folgende Kriterien herangezogen:

- Verbilligung von Beförderungsvorgängen,
- Verringerung des Aufwandes der Verkehrswegeinstandhaltung,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Räumliche Vorteile und
- Entlastung der Umwelt.

Darüber hinaus wurden folgende ergänzende Beurteilungskriterien eingesetzt:

- Ökologische Beurteilung (Umweltrisikoeinschätzung),
- Städtebauliche Beurteilung und
- Zusätzliche Beurteilungskriterien.

Da jedoch nicht alle Projekte, die bauwürdig sind, auch finanzierbar sind, war es geboten, die bauwürdigen Projekte einzustufen in den „Vordringlichen Bedarf“ – das sind solche mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) größer als 3 – sowie in den „Weiteren Bedarf“ – das sind solche mit einem NKV von mindestens 1 –.

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 27. Juni 2000 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Die Einstufungen erfolgten entsprechend dem Ergebnis der weitgehend objektivierte und formalisierte Bewertung.

2. Welche Gewichtung nahm die Bundesregierung innerhalb dieser Kriterien vor?

Eine Gewichtung der einzelnen Kriterien ergab sich durch die Berücksichtigung von auf Wettbewerbspreisen oder abgeleiteten Preisen basierenden Wertansätzen.

3. Welche Kriterien beabsichtigt die Bundesregierung der Einstufung eines Autobahn- bzw. Bundestraßenneu- oder Ausbauprojektes im neuen BVWP zugrunde zu legen, wenn es in den „vordringlichen Bedarf“ aufgenommen werden soll?

Im Rahmen der Überarbeitung des BVWP 1992 wird auch das gesamtwirtschaftliche Bewertungsverfahren des zurzeit gültigen BVWP fortentwickelt, um so den veränderten Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen. Dabei werden u. a. folgende Anregungen des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, des Umwelt-Bundesamtes und anderer Gutachter berücksichtigt:

- Raumordnung und Verkehr

Neben der Nutzen-Kosten-Analyse sollen raumordnerische Anforderungen in Form einer ergänzenden „Raumwirksamkeitsanalyse“ Eingang in das Verfahren finden.

- Städtebauliche Beurteilung

Städtebauliche Effekte, die im Rahmen des gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahrens des BVWP '92 nur bei Großprojekten der „Straße“ – als städtebauliche Beurteilung – Berücksichtigung fanden, sollen künftig umfassender abgebildet werden.

- Monetarisierung weiterer Umwelteffekte

Durch eine Monetarisierung weiterer Umweltwirkungen, beispielsweise von CO<sub>2</sub>-Emissionen, sollen verstärkt Umweltbelange – zusätzlich zu der nicht-monetären ökologischen Beurteilung (URE) – in die Nutzen-Kosten-Analyse eingeführt werden.

- Umweltrisikoeinschätzung

Eine Umweltrisikoeinschätzung von Vorhaben der BVWP erfolgte bisher projektbezogen. Es wird angestrebt, außerhalb der Nutzen-Kosten-Analyse die ökologische Beurteilung durch ein Verfahren für eine Umweltrisikoeinschätzung bei verkehrlich interdependenten Projekten zu erweitern.

- Programmbetrachtung

Das bisherige Prinzip der Einzelprojektbewertung soll grundsätzlich beibehalten werden. Hinsichtlich der Beurteilung der verkehrlichen Wechselwirkungen innerhalb eines Verkehrsträgers und zwischen verschiedenen Verkehrsträgern soll zukünftig ergänzend eine gemeinsame Beurteilung in Form eines Infrastrukturmaßnahmenprogrammes durchgeführt werden.

4. Welche Gewichtung beabsichtigt die Bundesregierung innerhalb dieser Kriterien vorzunehmen?

Das Bewertungsmodell einer Nutzen-Kosten-Analyse sieht eine direkte Gewichtung der Kriterien nicht vor. Mit dem Einbezug von Wertansätzen ist eine systemimmanente Gewichtung der Kriterien verbunden (siehe auch Antwort zu Frage 2).

5. Welche Gewichtigkeit misst die Bundesregierung Bedingungen bei, wenn z. B. bestehende Bundesstraßen durch enge Ortschaften, schwer einsichtiges Gelände, sehr steile und kurvenreiche Straßen durch Ortschaften führen und von den Anwohnern und der Lokal- und Regionalpolitik dringend Ortsumfahrungen gewünscht und gefordert werden?

Grundsätzlich sind alle Maßnahmen einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung mit einer Nutzen-Kosten-Analyse sowie einer ergänzenden Beurteilung (siehe Antwort zu Frage 1) zu unterziehen. Hierbei werden alle oben angesprochenen maßnahmenspezifischen Randbedingungen erfasst.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die abschließende Entscheidung hinsichtlich der Dringlichkeit von Einzelprojekten in einem neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen dem Parlament vorbehalten ist.

6. Welche Maßnahmen außerhalb des Anmeldeverfahrens zum BVWP schlägt die Bundesregierung vor, um in besonders drastischen Fällen nach Frage 3 schnelle Abhilfe zu schaffen?

Eine Abweichung von dem weitgehend formalisierten und objektivierten Bewertungsverfahren ist im Rahmen der Überarbeitung des BVWP nicht vorgesehen. Die gleichartige Bewertung stellt einen der integrativen Ansätze der Bundesverkehrswegeplanung dar.

Im Übrigen wird auf die rechtlichen Möglichkeiten gemäß § 6 Fernstraßenbaugesetz hingewiesen.

