

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christoph Meyer, Christian Dürr,
Renata Alt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/13684 –**

Rechtskonformität von Strukturhilfeprojekten im Rahmen des Kohlekompromisses

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Kabinett hat vor kurzem Eckpunkte für ein Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen beschlossen. Die vom Kohleausstieg betroffenen Regionen sollen gemäß den Empfehlungen der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ (Kommission „WSB“) sogenannte Strukturhilfen aus Mitteln des Bundes erhalten, um den Strukturwandel erfolgreich gestalten zu können (Abschlussbericht der Kommission „WSB“ vom 26. Januar 2019, www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/A/abschlussbericht-kommission-wachstum-strukturwandel-und-beschaeftigung.pdf?__blob=publicationFile, S. 127). Dabei hat sich die Bundesregierung mit den vom Kohleausstieg betroffenen Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg auf konkrete Infrastrukturprojekte insbesondere im Straßenbau geeinigt (www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/E/eckpunkte-strukturwandel.html). Dies birgt nach Ansicht der Fragesteller zum einen die Gefahr, dass die vielen Verkehrsprojekte für die Kohlereviere dafür sorgen, dass viele andere wichtige Projekte warten müssen. Zum anderen werden zur Aufstellung des Verkehrswegeplan vom Bundesverkehrsministerium zahlreiche Verkehrsprojekte von Sachverständigen auf ihren Nutzen und Kosten hin geprüft und priorisiert. Es steht nach Ansicht der Fragesteller zu befürchten, dass jetzt Projekte im Strukturhilfegesetz festgeschrieben werden, die es nicht in den Verkehrswegeplan geschafft hätten.

§ 7 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) verpflichtet die Bundesregierung auf die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit – sowohl im Hinblick auf die Aufstellung als auch auf die Ausführung des Haushaltsplans. Gröpl weist in seinem Kommentar zur BHO eingangs darauf hin, dass es sich hierbei um den „zentralen Grundsatz des Haushaltsrechts“ handelt (Gröpl BHO/Gröpl BHO § 7 Rn. 1 – 4). Ausgaben im Zusammenhang mit Strukturhilfen für die vom Kohlekompromiss besonders betroffenen Länder müssen sich an diesem Grundsatz messen lassen.

1. Inwieweit beabsichtigt die Bundesregierung, die vom Bundesrechnungshof in seinem Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 (Gz.: V3-2015-5056/III vom 23. März 2016) geäußerten Kritikpunkte im Hinblick auf die Priorisierung von Projekten aufzugreifen und bei der Zusammenstellung und Bewertung von Vorhaben zur Unterstützung und Flankierung des Strukturwandels zu berücksichtigen?
3. Nach welchen messbaren Kriterien wurden die mit den Ländern vereinbarten Infrastrukturprojekte zur Unterstützung und Flankierung des Strukturwandels ausgewählt?
4. Welche Bedeutung wird dem Bewertungsmaßstab „Nutzen-Kosten-Verhältnis“ bei der Entscheidung für oder gegen Projekte zukommen?
Wenn ja, welche?
6. Sind Projekte mit den Ländern vereinbart worden, deren Nutzen-Kosten-Faktor keine prioritäre Behandlung im Verkehrswegeplan rechtfertigen würde?
Wenn ja, welche?
7. Wie gedenkt die Bundesregierung, den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit bei der Projektauswahl umzusetzen?
10. Beabsichtigt die Bundesregierung Priorisierungen, die im Zuge der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans vorgenommen wurden, zu ignorieren und weniger prioritäre Maßnahmen, die sich jedoch in den vom Strukturwandel besonders betroffenen Ländern befinden, vorzuziehen, und wenn ja, welche konkreten Vorhaben werden vorgezogen?

Die Fragen 1, 3, 4, 6, 7 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Sinne des Abschlussberichts der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ (KWSB) plant die Bundesregierung mit dem Entwurf des Strukturstärkungsgesetzes (StStG-E) eine Möglichkeit zu schaffen, Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen zusätzlich zu den bewährten Bedarfskriterien aus strukturpolitischen Gründen finanzieren und realisieren zu können. Die Strukturen und Verfahren der Bundesverkehrswegeplanung bleiben davon unberührt.

Die Aufnahme der unter § 20 i. V. m. Anlage 4 Abschnitt 1 StStG-E fallenden fünf Straßenprojekte und die unter § 21 i. V. m. Anlage 4 Abschnitt 2 StStG-E fallenden 37 Schienenprojekte ist strukturpolitisch motiviert. Die Vorhaben wurden von den betroffenen Ländern im Rahmen des Abschlussberichts der KWSB und im weiteren Erarbeitungsprozess des Gesetzentwurfs entsprechend angemeldet. Sie sind nicht im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 enthalten. Ein Teil der Projekte wurde im Rahmen der Erstellung des BVWP 2030 bewertet. Sie sind jedoch entweder bereits in der Erstbewertung ausgeschieden oder sie haben sich im Rahmen der quantitativen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung als unwirtschaftlich erwiesen. Der andere Teil der Projekte wurde für den BVWP 2030 nicht angemeldet und daher auch nicht bewertet.

Für die unter § 22 i. V. m. Anlage 5 StStG-E fallenden Straßen- und Schienenprojekte wurde der Bedarf grundsätzlich anhand der BVWP-Methodik und gemäß den Ausbaugesetzen festgestellt. Der Gesetzentwurf schafft eine Grundlage dafür, dass die Realisierung der benannten Projekte – soweit dafür zusätzliche finanzielle Mittel zur Verfügung stehen – vorgezogen werden könnte. Die BVWP-Projekte der Anlage 5 StStG-E haben ihre gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit bereits nachgewiesen (Nutzen-Kosten-Verhältnis > 1).

Die Umsetzung der Maßnahmen durch den Bund, insbesondere deren Reihenfolge, soll in enger Abstimmung mit den von den jeweiligen Maßnahmen betroffenen Ländern erfolgen. Hierfür ist gemäß § 24 StStG-E vorgesehen, ein Koordinierungsgremium mit Vertretern von Bund und Ländern einzurichten.

2. Beabsichtigt die Bundesregierung, zur Finanzierung der Strukturhilfen im Zuge des Kohlekompromisses ein Sondervermögen aufzulegen, und wenn ja, wie sieht hierfür der Zeitplan aus bzw. wenn nein, auf welchem Wege soll die Finanzierung erfolgen?

Der von der Bundesregierung vorgelegte Gesetzentwurf für das Strukturstärkungsgesetz sieht die Einrichtung eines Sondervermögens nicht vor. Die Finanzierung soll durch die bedarfsgerechte Veranschlagung in den Einzelplänen erfolgen. Im Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2020 sind Mittel in Höhe von 500 Mio. Euro für regionale Strukturpolitik/Strukturwandel Kohlepolitik vorgesehen und als Globale Mehrausgabe im Einzelplan 60 veranschlagt. Die Mittel sind zur Deckung der Ausgaben für die im Entwurf des Strukturstärkungsgesetzes Kohleregionen benannten Maßnahmen der Strukturstärkung vorgesehen.

5. Sind Projekte mit den Ländern vereinbart worden, deren Aufnahme in den Verkehrswegeplan in der Vergangenheit abgelehnt worden ist? Wenn ja, welche?

Die Projekte wurden von den Bundesländern angemeldet.

Beim Verkehrsträger Straße ist von den Projekten zu § 20 i. V. m. Anlage 4 StStG-E das Vorhaben B 176, Verlegung westlich Neukieritzsch nach Anmeldung im Ergebnis der Projektbewertungen nicht in den BVWP 2030 aufgenommen worden. Für alle Bundesfernstraßenprojekte zu § 22 i. V. m. Anlage 5 StStG-E sind gemäß BVWP-Bewertungsmethodik mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1,0 Bedarf und Bauwürdigkeit festgestellt worden. Dies schließt das Projekt A 4, AD Nossen – AD Dresden-Nord ein, das nicht in den BVWP 2030 aufgenommen worden war.

Unter den von den Ländern angemeldeten Vorhaben beim Verkehrsträger Schiene befinden sich auch Vorhaben, die im Rahmen der für den BVWP 2030 verwendeten quantitativen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung kein ausreichendes Nutzen-Kosten-Verhältnis aufwiesen. Dies betrifft die im potenziellen Bedarf des Bedarfsplans enthaltenen Vorhaben:

- ABS Cottbus – Görlitz,
- ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL,
- ABS Cottbus – Forst (Lausitz) – Grenze D/PL.

8. Wie beurteilt die Bundesregierung das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die folgenden Projekte, und würden diese nach den aktuellen Richtlinien auch in den Verkehrswegeplan aufgenommen werden?

Wann soll mit der Umsetzung der im folgenden genannten Projekte begonnen werden

- a) Die Ortsumgehung in Bad Kösen

Der laufende Bau der im BVWP 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthaltenen B 87, Ortsumgehung Bad Kösen wird auf Basis des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über 1,0 fortgesetzt.

- b) Die Ertüchtigung des Kreuzungsgleises im Bahnhof Bischdorf

- c) Der Ausbau der Bahnverbindung von Leipzig über Cottbus und Guben?

Die Projekte b und c wurden von den Ländern für das Strukturstärkungsgesetz genannt. Zum BVWP 2030 waren sie nicht angemeldet. Über den konkreten Projektstart wurde noch nicht entschieden.

9. Beabsichtigt die Bundesregierung, Infrastrukturvorhaben umzusetzen, die von den betroffenen Ländern für den aktuellen Bundesverkehrswegeplan gemeldet, allerdings nicht in diesen aufgenommen wurden, und wenn ja, wie begründet sie dieses Vorgehen bzw. wenn nein, wie geht sie mit entsprechenden Projektmeldungen durch die Länder um?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 2, 3 bis 7 und 10 verwiesen.

11. Für welche Infrastrukturvorhaben aus dem Bundesverkehrswegeplan ergibt sich aufgrund der Umsetzung der Empfehlungen des Abschlussberichts der Kommission „WSB“ eine Verzögerung bei der Realisierung um wie viele Monate?

Der Bundesregierung liegen keine konkreten Anhaltspunkte für entsprechende Verzögerungen vor.

12. Geht die Bundesregierung davon aus, dass trotz der im Abschlussbericht geforderten Zusätzlichkeit von Maßnahmen und vor dem Hintergrund begrenzter Planungs- und Realisierungskapazitäten der Bundesverkehrswegeplan zeitlich wie vorgesehen abgearbeitet werden kann, oder von welchen zeitlichen Verzögerungen geht die Bundesregierung aus?

Der Bundesregierung liegen keine konkreten Anhaltspunkte für entsprechende Verzögerungen vor.

13. Welche Möglichkeiten für eine von der Kommission „WSB“ angeregte Planungsbeschleunigung (a. a. O, S. 91) sieht die Bundesregierung, und wie sieht ihr Zeitplan für die Erarbeitung einer Rechtsgrundlage aus?

Der Gesetzentwurf des Strukturstärkungsgesetzes beinhaltet zum Zwecke der Planungsbeschleunigung die Erweiterung der erstinstanzlichen Zuständigkeit für ausgewählte Vorhaben der Bundesfernstraßen und Schienenwege, die für die Verbesserung der Infrastruktur in den Braunkohleausstiegsregionen von Bedeutung sind.

14. Für welche Forschungseinrichtungen stellt sich nach Kenntnis der Bundesregierung in den nächsten fünf Jahren die Frage der Standortwahl?
- a) In welchen Wissenschaftsbereichen sind die Forschungseinrichtungen jeweils tätig?
 - b) Wer stellt die Finanzierung der Einrichtungen nach Kenntnis der Bundesregierung zum überwiegenden Teil sicher?
 - c) Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sollen nach Kenntnis der Bundesregierung am jeweiligen Standort beschäftigt werden?
 - d) Wie beabsichtigt die Bundesregierung, auf die vier großen Forschungsverbünden Max Weber Stiftung, Deutsche Forschungsgemeinschaft, Max-Planck-Gesellschaft und die Wissenschaftsgemeinschaft Gottfried Wilhelm Leibniz einzuwirken, damit diese neuen Forschungseinrichtungen präferiert in den vom Strukturwandel besonders betroffenen Ländern ansiedeln?

Die Fragen 14 bis 14d werden gemeinsam beantwortet.

Im Entwurf des Strukturstärkungsgesetzes Kohleregionen sind Finanzhilfen nach Artikel 104b GG für Investitionen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Infrastruktur im Bereich der Forschungs- und Wissenschaftsinfrastrukturen sowie Bundesmittel für Forschungseinrichtungen vorgesehen.

Die Neu- und Umsiedlung von Forschungseinrichtungen obliegt den Forschungseinrichtungen im Rahmen ihrer auf die Wissenschaftsfreiheit begründeten forschungsstrategischen Autonomie selbst. Maßgeblich hierzu sind die Verfahren in der Gemeinsamen Wissenschaftskonferenz (GWK) nach Artikel 91b GG und dem GWK-Abkommen. Die Bundesregierung kann daher zum derzeitigen Zeitpunkt keine Angabe dazu machen, bei welchen Forschungseinrichtungen sich in den nächsten fünf Jahren die Standortfrage stellt.

