

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Gesetzliche Anpassung der Bedarfspläne Straße und Schiene**

Bei der derzeitigen Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen sind laut § 4 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) die Belange der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus einzubeziehen. Die Anpassung geschieht durch Gesetz. Diese Belange betreffen insbesondere, ob der neue Bedarfsplan geeignet ist

- einen angemessenen Beitrag zur Einhaltung der Klimaziele – minus 40 Prozent CO<sub>2</sub> bis 2020 – zu leisten,
- die deutlich veränderten demografischen Ziele und Forderungen des Raumordnungsgesetzes von Ende 2008 aufzugreifen,
- den Investitionsschwerpunkt stärker auf den Güterverkehr zu legen,
- mehr in den Fernstraßenunterhalt zu investieren,
- durch Einsparungen auf Haushaltslage und Schuldenbremse zu reagieren und
- bei den umweltkritischen Projekten Ausbau anstelle von Neuprojekten umzusetzen.

Bei der laufenden Überprüfung des Bedarfsplans Schiene nach § 4 des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) ist zu prüfen, ob er aufgrund der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Die Anpassung und Aufstellung erfolgen durch Gesetz.

Wir fragen die Bundesregierung:

Überprüfung der Bundesstraßen

1. Wird die Bundesregierung im Ergebnis der Bedarfsplanüberprüfung Straße eine gesetzliche Anpassung des Bedarfsplans im Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) vornehmen?

Wenn ja, wann erfolgt die Anpassung per Gesetz, und wenn nein, aus welchen Gründen nicht?

2. Wann und unter Beteiligung welcher Institutionen und Organisationen soll die Überprüfung des Bedarfsplans Straße abgeschlossen werden?

3. Wie hoch waren die jährlichen Erhaltungsinvestitionen – einschließlich der beim Ausbau/Neubau getätigten Investitionen – für die Zeiträume 2001 bis 2005 und 2005 bis 2009?
4. Wie hoch sind die Planungsansätze der Erhaltungsinvestitionen für die Jahre 2010 bis 2014?
5. In welchem Umfang hat sich der Anteil der Brücken mit einer Zustandsnote 2,5 und schlechter durch den Winter 2009/2010 erhöht bzw. verändert?
6. Wie verteilen sich die Brücken mit einer Zustandsnote 2,5 und schlechter auf die einzelnen Bundesländer?
7. Welchen Erhaltungszustand der Bundesfernstraßen und ihrer Brücken strebt die Bundesregierung bis 2015 bzw. 2020 an?
8. In welchem Umfang bzw. welcher Größenordnung hat die Umsetzung des Bedarfsplans seit 2001 zur Minderung bzw. zum Anstieg der CO<sub>2</sub>-Emissionen beigetragen?
9. Welche Beiträge zu den CO<sub>2</sub>-Minderungszielen der Bundesregierung soll der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nach heutigen Erkenntnissen bis 2020 leisten?
10. Wie viele der im bestehenden Bedarfsplan vorgesehenen 635 Ortsumgehungen im Vordringlichen und 763 Projekte im Weiteren Bedarf sind bis heute umgesetzt oder in der Umsetzung (bitte die Auflistung nach Bundesländern)?
11. Wie viele Ortsumgehungen an Bundesfernstraßen sollen bis 2015 gebaut werden?
12. Wie viele der umgesetzten Projekte erreichen eine Verkehrsentlastung der alten Ortsdurchfahrt um mindestens 25 Prozent oder 50 Prozent?
13. Findet eine Kontrolle der Erreichung der Schadstoff- und Lärmminderungsziele für Ortskernentlastungen (chem. Hauptdurchgangsstraßen) statt?  
Wenn ja, mit welchem Ergebnis, und wenn nein, mit welcher Begründung nicht?

#### Überprüfung der Bundesschienenwege

14. Wird die Bundesregierung im Ergebnis der Bedarfsplanüberprüfung Schiene eine gesetzliche Anpassung des Bedarfsplans im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) vornehmen?  
Wenn ja, wann erfolgt die Anpassung per Gesetz, und wenn nein, aus welchen Gründen nicht?
15. Wann und unter Beteiligung welcher Institutionen und Organisationen soll die Überprüfung des Bedarfsplans Straße abgeschlossen werden?
16. Welche Investitionsprogramme sollen in welchem Umfang zur Lösung der Seehafen-Hinterland-Probleme beitragen?
17. Bis wann werden die von der Deutschen Bahn AG in ihrem „Masterplan Schiene Seehafen-Hinterland-Verkehr“ und dem „Sofortprogramm Seehafen-Hinterland-Verkehr“ vorgeschlagenen Projekte zur Förderung des Güterverkehrs realisiert, und welche streckenbezogenen Effekte hinsichtlich der Kapazitätserweiterung erwartet die Bundesregierung davon (bitte die Auflistung nach Einzelprojekten und Gesamtvolumen)?

18. Inwieweit werden die von der DB Netz AG vorgeschlagenen Alternativrouten im Rahmen des Wachstumsprogramms im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung untersucht?
19. Welche Schienenneu- oder Ausbauprojekte, die nicht im gültigen Bedarfsplan enthalten sind, werden in welcher Weise überprüft?
20. Welche Beiträge zu den CO<sub>2</sub>-Minderungszielen der Bundesregierung soll der Bedarfsplan Schiene nach heutigen Erkenntnissen bis 2020 leisten?
21. Wie hoch sind die Mittel für die Umsetzung von Bedarfsplanprojekten in den Jahren 2011 bis 2014 nach aktueller Mittelfristplanung?

Berlin, den 1. September 2010

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**

