

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Wolfgang Schmitt (Langenfeld), Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg), Egbert Nitsch (Rendsburg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Änderungen im Aufstellungsverfahren des Bedarfsplanes für Bundesfernstraßen durch die Stellungnahme des Bundesrechnungshofes zum Bau der Bundesstraße 7 neu**

In den „Bemerkungen des Bundesrechnungshofes 1997 zur Haushalts- und Wirtschaftsführung“ (Drucksache 13/8550) wird die Bundesregierung aufgefordert, den „Bau der Bundesstraße 7 neu nicht weiter zu verfolgen“.

Diese Empfehlung geht auf eine detaillierte Untersuchung dieses Projektes durch den Bundesrechnungshof zurück. Dieser hat den Sachverhalt wie folgt dargestellt:

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen legt fest, welche Teile des Bundesfernstraßennetzes neu- oder auszubauen sind. Das Bundesministerium für Verkehr hat den gesetzlichen Auftrag, in Abständen von fünf Jahren zu prüfen, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Bei der Fortschreibung des Bedarfsplans im Jahre 1992 wurden grundsätzlich alle noch nicht realisierten Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“ aus dem vorhergehenden Bedarfsplan des Jahres 1986 übernommen, ohne diese erneut zu bewerten.

Der Bundesrechnungshof hat eine der geplanten Maßnahmen, die nördliche Ortsumgehung der Stadt Mettmann (Bundesstraße 7 neu) mit Baukosten in Höhe von voraussichtlich mehr als 100 Mio. DM geprüft. Dabei stellte er fest, daß der geplante Neubau entgegen den ursprünglichen Planungen aus dem Jahr 1986 für den weiträumigen Verkehr nicht mehr notwendig ist, weil in der Zwischenzeit zwei neue Verkehrswege zur Verfügung stehen, die faktisch als Ortsumgehung genutzt werden. Zum einen ist dies die parallel zur Bundesstraße 7 verlaufende Bundesautobahn A 46 und zum anderen eine südliche Ortsumgehung in Form einer leistungsfähigen Kreisstraße mit hohem Ausbaustandard.

Die Planungen des Bundesministeriums und des Landes sahen aufgrund der nunmehr vorhandenen Bundesautobahn und Kreisstraße vor, die Bundesstraße 7 neu nach ihrer Fertigstellung in eine nachrangige Straßenklasse abzustufen.

Der Bundesrechnungshof hat das Bundesministerium gebeten, Planung und Bau der Bundesstraße 7 neu nicht weiter zu verfolgen. Darüber hinaus hat er ihm empfohlen, den Bau von vor vielen Jahren geplanten Bundesstraßen künftig nur dann zu genehmigen, wenn sie tatsächlich noch erforderlich sind. Der Bundesrechnungshof hat angeregt, bei der jeweils nach fünf Jahren anstehenden Fortschreibung des Bedarfsplanes alle noch nicht realisierten Maßnahmen auf der Grundlage des aktuellen Verkehrsnetzes und der aktuellen Verkehrsentwicklung neu zu bewerten und den Bedarf einzelfallbezogen zu prüfen.

Der Bundesrechnungshof fordert das Bundesministerium auf, in Zukunft den Bau unwirtschaftlicher Strecken zu verhindern. Das gilt insbesondere, wenn vorgesehen ist, im Bedarfsplan enthaltene Strecken abzustufen. Bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes soll das Bundesministerium dem Deutschen Bundestag nur solche Maßnahmen zur Beschußfassung vorschlagen, deren aktueller verkehrlicher Bedarf nachgewiesen ist.

In einer ersten Prüfung durch die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ergab sich, daß es sich bei der Bundesstraße 7 neu um keinen Einzelfall handelt. Es existieren im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen eine Reihe von Maßnahmen, die nach ihrem Aus- oder Neubau mit Bundesmitteln zu Landes- oder Kreisstraßen abgestuft werden sollen. In ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Abstufungsvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr betreffend autobahnparrallele Bundesstraßen“ (Antwort: Drucksache 13/5380) hatte die Bundesregierung ihre Abstufungskonzepte aus den Jahren 1987 und 1995 erläutert. Danach ist in den nächsten Jahren die Abstufung von mehr als 5 000 Kilometern Bundesstraßen zu Landes- oder Kreisstraßen geplant, da sie nicht mehr dem weiträumigen Verkehr dienen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus der Stellungnahme des Bundesrechnungshofes zum Bau der Bundesstraße 7 neu in bezug auf andere Maßnahmen des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen, die ebenfalls abgestuft werden sollen?
2. Wird die Bundesregierung bei der Fortschreibung des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen die Empfehlung des Bundesrechnungshofes umsetzen, nur noch solche Maßnahmen aus früheren Bedarfsplänen zur Übernahme vorzuschlagen, deren aktueller verkehrlicher Bedarf nachgewiesen ist?

Falls ja, in welcher Form soll die Nachbewertung der noch nicht begonnenen Maßnahmen erfolgen?

3. Wird die Bundesregierung der Aufforderung des Bundesrechnungshofes folgen, in Zukunft „den Bau unwirtschaftlicher Strecken zu verhindern“?

Falls ja, in welcher Weise soll dies geschehen?

Wenn nein, warum nicht?

4. Für welche der im Abstufungskonzept 1987 bzw. Abstufungskonzept 1995 enthaltenen Bundesstraßen sind im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen 1992 – aufgeschlüsselt nach Bundesländern – weitere Um-, Aus- oder Neubauten geplant?
5. Welche dieser Maßnahmen befinden sich im „vordringlichen Bedarf“, welche im „weiteren Bedarf“?
6. Wie hoch sind die Planungs- und Investitionskosten aufgeschlüsselt nach einzelnen Maßnahmen und Bundesländern, und wie hoch sind die Kosten insgesamt?
7. Sind in den vergangenen Jahren bereits Maßnahmen, die sich im Abstufungskonzept 1987 bzw. im Abstufungskonzept 1995 befinden, realisiert worden?  
Um welche Maßnahmen handelt es sich?
8. Werden zur Zeit Maßnahmen, die sich im Abstufungskonzept 1987 bzw. im Abstufungskonzept 1995 befinden, realisiert?  
Um welche Maßnahmen handelt es sich?
9. Soll in 1998 mit der Realisierung von Maßnahmen begonnen werden, die sich im Abstufungskonzept 1987 oder im Abstufungskonzept 1995 befinden?  
Wenn ja, um welche Maßnahmen handelt es sich?

Bonn, den 7. November 1997

**Gila Altmann (Aurich)**  
**Wolfgang Schmitt (Langenfeld)**  
**Albert Schmidt (Hitzhofen)**  
**Helmut Wilhelm (Amberg)**  
**Egbert Nitsch (Rendsburg)**  
**Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion**

