

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Stefan Schmidt, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar,
Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Baumaßnahmen an Bundesstraßen im Landkreis Neumarkt in der Oberpfalz

Während die Debatte um eine Verkehrswende immer mehr an Fahrt aufnimmt, ist nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller kein Umdenken im Verkehrssektor erkennbar. Im Gegenteil, nach wie vor steckt die Bundesregierung immense Summen in den Ausbau von Straßen. Die Verkehrswissenschaft hat seit langem empirisch erforscht, dass mehr Straßen auch mehr Verkehr und somit auch mehr Emissionen verursachen (vgl. <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/2967.pdf>, S. 46 ff.).

Mit einem Anteil von einem Fünftel der gesamten Treibhausgas-Emissionen in Deutschland stellt der Verkehrssektor eine der zentralen Herausforderungen im Kampf gegen den Klimawandel und für mehr Klimaschutz und eine verbesserte Luftqualität in den Städten und Gemeinden dar (vgl. https://www.allianz-pro-science.de/wp-content/uploads/2020/10/2020_Bundeslaenderindex.pdf, S. 16). Das selbsterklärte Ziel der Bundesregierung, Treibhausgas-Emissionen im Verkehrssektor auf 95 Millionen bis 98 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente im Jahr 2030 zu reduzieren, wird die Bundesregierung deutlich verfehlen (vgl. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/klimaschutz-im-verkehr>).

Und dennoch hält die Bundesregierung an einem massiven Ausbau des Bundesfernstraßennetzes fest. So zeigen die Zahlen von 2019, dass nach wie vor mehr Geld in die Straße als zum Beispiel in das Schienennetz investiert wird. Mit knapp 55,7 Prozent der Investitionsmittel wird die Straße klar bevorteilt (vgl. <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/schienen-investitionen-101.html>).

Auch im Landkreis Neumarkt in der Oberpfalz wird nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller diese „Straße first“-Verkehrspolitik der Bundesregierung deutlich. Mit dem dreistreifigen Ausbau der B 299 zwischen Neumarkt in der Oberpfalz und Beilngries wird mit einer Gesamtinvestitionssumme von knapp 100 Mio. Euro ein Projekt vorangetrieben (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 483/Dezember des Abgeordneten Stefan Schmidt vom 8. Januar 2020), das sowohl Widerstand in der Bevölkerung hervorruft (vgl. <https://genugdavonb299.de/2020/12/12/aktionsbuendnis-stoppt-den-ausbau-der-b-299-gegruendet/>) als auch dem Ziel, weniger Verkehr zu verursachen, entgegensteht. Anstatt nun die Trendwende einzuleiten, sollen im Landkreis weitere Straßenbauprojekte in Millionenhöhe umgesetzt werden (vgl. <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B008-G020-BY/B008-G020-BY.html>).

Nach Auffassung der Fragesteller steht ein stetiger Ausbau des Bundesfernstraßennetzes dem Vorhaben „Verkehr von der Straße auf die Schiene und Wasser-

straße“ zu verlagern (vgl. Klimaschutzplan 2050, S. 55) allerdings entgegen. Mit einer „Gesamtflächeninanspruchnahme für Straßenprojekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 (...) werden rund 2292 Hektar Fläche“ oder die Fläche von 32 201,68 Fußballfeldern in Anspruch genommen (vgl. Bundestagsdrucksache 19/23814, S. 3). Davon sind 8 200 Hektar Projekte mit hoher Umweltbetroffenheit (vgl. Bundestagsdrucksache 18/9537). Die Klimaschutzziele des Paris-Abkommens waren nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller ein guter Anfang, nun müssen die Ziele in die Tat umgesetzt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Wie ist der aktuelle Planungs- bzw. Ausführungsstand der 14 Bauabschnitte an der B 299 zwischen Neumarkt in der Oberpfalz und der südlichen Landesgrenze?
 - b) Wann sollen die verschiedenen Bauabschnitte fertiggestellt sein und in Betrieb genommen werden?
 - c) Welche Kosten sind für die einzelnen Bauabschnitte eingeplant (bitte jeweiligen Preisstand angeben)?
 - d) Überschritten die bereits fertiggestellten Bauabschnitte den ursprünglichen Kostenplan?
Wenn ja, warum, und um wie viel (absolut und in Prozent)?
 - e) Warum ist die Baumaßnahme in 14 Teilabschnitte unterteilt?
 - f) Warum sieht die Bundesregierung den Ausbau für notwendig an, obwohl dieser nicht im Bundesverkehrswegeplan verzeichnet ist?
 - g) Auf wessen Initiative hin erfolgten die Planung sowie die Erstellung des Gesamtkonzeptes?
 - h) Welche Geschwindigkeitsbeschränkungen sind auf den dreispurigen Streckenabschnitten geplant oder erforderlich?
 - i) Kommen auf die Kommunen Kosten im Zuge des dreispurigen Ausbaus der B 299 zwischen Neumarkt in der Oberpfalz und der südlichen Landesgrenze zu?
Wenn ja, in welcher Höhe?
2. a) Wie lautet das damals erstellte Verkehrsgutachten für die Umbaumaßnahmen an der B 299 zwischen Sengenthal und Neumarkt in der Oberpfalz bzw. an der B 8 zwischen Pölling und Neumarkt in der Oberpfalz im Zeitraum von 1978 bis 1987 (vgl. Straßenbauberichte 1978–1987, Unterrichtung durch die Bundesregierung), und wer hat es erstellt?
 - b) Wie war die Verkehrsbelastung in Pölling vor dem Bau der Ortsumgebung im besagten Zeitraum, und wie ist sie heute (Stand: Februar 2021; bitte nach Personen- und Güterverkehr differenziert darstellen)?
 - c) Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung das Verkehrsaufkommen auf der B 8 zwischen Pölling und Neumarkt in der Oberpfalz bzw. an der B 299 zwischen Sengenthal und Neumarkt in der Oberpfalz zum besagten Zeitraum?
 - d) Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Verkehrsaufkommen an der B 299 zwischen dem Münchner und Berliner Ring (bitte nach Fahrtrichtungen, bitte nach Personen- und Güterverkehr differenziert darstellen und nach Wochentagen – DTV-Wert – angeben)?

- e) Wie viele Fahrzeuge von der B 299 kommend starten oder enden ihre Fahrt nach Kenntnis der Bundesregierung in der Stadt Neumarkt in der Oberpfalz (bitte nach Fahrtrichtungen, Pkws und Lkws aufschlüsseln, nach Wochentag und in Relation zu allen Fahrzeugen, welche die B 299 nutzen, angeben)?
- f) Wie viele Fahrzeuge von der B 299 kommend starten oder enden ihre Fahrt nach Kenntnis der Bundesregierung im Landkreis Neumarkt in der Oberpfalz (bitte nach Fahrtrichtungen, Personen- und Güterverkehr differenziert darstellen, nach Wochentag und in Relation zu allen Fahrzeugen, welche die B 299 nutzen, angeben)?
- g) Welche weiteren Erkenntnisse über die Fahrziele der Benutzerinnen und Benutzer der B 299 liegen der Bundesregierung vor (bitte nach Fahrtrichtungen, Personen- und Güterverkehr differenziert darstellen und nach Wochentagen angeben)?
3. Zieht die Bundesregierung in Betracht, aktuelle Planungen zu dem dreispurigen Ausbau an der B 299 im Landkreis Neumarkt in der Oberpfalz zurückzustellen, und wenn ja, unter welchen Bedingungen?
Wenn nein, warum nicht?
4. Plant die Bundesregierung ein neues Verkehrsgutachten zu dem Projekt, welches zukünftige Entwicklungen im Bereich der Mobilität und des Verkehrs hinsichtlich der Klimaschutzwirkungen stärker als in der bisherigen Bewertungssystematik der Bundesverkehrswegeplanung berücksichtigt?
Wenn ja, wann, und in welchem Umfang?
Wenn nein, warum nicht?
5. Wird die Bundesregierung die grundsätzliche Zustimmung zu Planungen eines dreispurigen Ausbaus an der B 299 im Landkreis Neumarkt in der Oberpfalz nach einer etwaigen Ablehnung und entsprechenden Positionierung der kommunalen Entscheidungsgremien, die Pläne nicht weiter zu verfolgen, zurückziehen?
Wenn nein, warum nicht?
Inwiefern sind die kommunalen Entscheidungen zum Projekt für die Bundesregierung bei weiteren Planungen von Bedeutung?
6. a) Welche aktuellen Überlegungen gibt es seitens der Bundesregierung, eine Umgehungsstraße an der B 8 im Landkreis Neumarkt in der Oberpfalz bei Postbauer-Heng umzusetzen?
Wie begründet die Bundesregierung die Notwendigkeit einer entsprechenden Bundesstraße?
- b) Gibt es bereits konkrete Pläne zur Gestaltung der Trassenplanung?
Wenn ja, wie sehen diese aus?
Seit wann gibt es diese Planungen?
Wer hat sie in wessen Auftrag durchgeführt?
- c) Gibt es ein Verkehrsgutachten?
Wenn ja, von wem wurde es erstellt, und welche Ergebnisse stellt es dar?
- d) Welche Kosten werden für die Baumaßnahmen prognostiziert (bitte entsprechenden Preisstand angeben)?

e) In welche Bauabschnitte ist das Projekt gegliedert, und wann sollen die verschiedenen Bauabschnitte fertiggestellt sein und in Betrieb genommen werden?

f) Wurden bereits Gespräche mit den betroffenen Kommunen vor Ort geführt?

Wenn ja, wann, und in welchem Umfang, und wie haben sich die einzelnen Kommunen zum Bau einer Umgehungsstraße bisher positioniert?

Inwiefern sind der Bundesregierungen Positionen von Bürgerinitiativen, Naturschutzverbänden, NGOs oder anderen Gruppen, Vereinen und Initiativen zum Projekt bekannt?

7. a) Welchen Stand haben die Planungen einer Autobahnausfahrt an der A 3 bei Traunfeld (bitte detailliert darstellen)?

b) Wurde mittlerweile die „fachlich begründete Zustimmung des Bundes zu den Planungen für eine neue Anschlussstelle“ zurückgenommen?

Wenn nein, warum nicht?

8. Wie hat sich die tägliche Nutzung der Autobahnausfahrt Neumarkt-Ost an der A 3 seit dessen Inbetriebnahme entwickelt (bitte Anzahl der Pkws und Lkws auf dem Abschnitt monatsscheibengenau angeben)?

Berlin, den 9. Februar 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion