

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Bernhard Brinkmann (Hildesheim), Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Öffentliche Versprechen und fehlende Umsetzung – Halbzeitbilanz der Bundesregierung im Bereich Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Im Herbst 2009 „stolperte“ der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer in sein Amt, indem er zunächst gegen den Willen der Bundeskanzlerin eine Pkw-Maut forderte. Trotz Unterstützung des liberalen Koalitionspartners in Person des stellvertretenden Vorsitzenden der Fraktion der FDP, Patrick Döring, musste der Bundesminister zurückrudern. Der nächste Fauxpas lies nicht auf sich warten. Pünktlich zum 20. Jubiläum des Mauerfalls kündigte der Bundesminister zum 9. November 2009 das Ende des Aufbaus Ost an und startete eine Neidkampagne für mehr Investitionen in Westdeutschland.

Dr. Peter Ramsauer hat sich seitdem vom Ankündigungs- zum Stillstandsminister entwickelt. Er handelt ideen- und kraftlos. „Ratloser Ramsauer“ schrieb die Wochenzeitung „DIE ZEIT“ (vgl. DIE ZEIT, 1. Juni 2011). Die „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ titelte zurecht „Verkehrspolitik im Stillstand“ und merkte an: „Um Verkehrspolitik zu gestalten, reichen das Fummeln an der Punktekartei in Flensburg, das begleitete Autofahren mit 17 Jahren oder das Durchforsten des Verkehrsschilderwaldes nicht aus“ (vgl. FAZ, 17. Juni 2011).

Eine der Ursachen ist die gegenseitige Blockade der Koalitionspartner CDU, CSU und FDP. Außerdem sind sich der zuständige Bundesminister Dr. Peter Ramsauer und die Vertreter der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und FDP im Deutschen Bundestag bei zentralen Themen nicht einig.

Am offensichtlichsten wird das bei der Frage, wie man in Zukunft mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) umgehen will. Die Fraktion der FDP fordert mit Unterstützung der Fraktion der CDU/CSU die Trennung der internen Gewinnabführungsverträge, was in aller Entschiedenheit vom zuständigen christlich-sozialen Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung abgelehnt wird. Am Ende kam es zu „Ramsauers Bahnreformchen“ (vgl. Frankfurter Rundschau, 17. März 2011), indem es einen sogenannten Finanzierungskreislauf Schiene geben soll, was in der Realität bedeutet, dass die DB AG in Form einer ansteigenden Bahndividende Gelder aus ihrem Gewinn in den Bundeshaushalt abführt und davon lediglich einen Teil für Investitionen in die Schieneninfrastruktur vom Bund zurückerhält. Das ist Prinzip „Rechte Tasche – linke Tasche“.

Der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer gibt sich gern volksnah und verliert sich dabei im Kleinklein. Oft bleibt es bei Appellen wie dem Aufruf an die Bundesländer, Baustellen besser zu koordinieren oder der Ankündigung, sogenannte Elefantenrennen von Lkw auf Bundesautobahnen künftig verhindern zu wollen.

Aufgefallen ist der Bundesminister lediglich durch seinen Auftrag an die Beamtenschaft seines Bundesministeriums, künftig auf englische Begrifflichkeiten zu verzichten. Eine entsprechende Taskforce wurde eingerichtet. Im gleichen Atemzug wurde angekündigt, eine nationale Salzreserve für den Winter prüfen zu lassen. Selbst sie wurde nicht umgesetzt.

Auch die Medien stellen inzwischen fest: „Das ist nichts als Stammtischgerede, die Versäumnisse liegen woanders.“ (vgl. www.stern.de, 29. Juli 2011). Die großen Themen und Linien der Verkehrs- und Baupolitik sind nicht die Herzensangelegenheit des Bundesministers.

Wir fragen die Bundesregierung:

Umbau des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

1. Wie begründet die Bundesregierung das Vorgehen des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer zu Beginn der Legislaturperiode Ende 2009/Anfang 2010, sechs Abteilungsleiter des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in den einstweiligen Ruhestand zu versetzen, und welche Kosten sind durch diese Maßnahme für den Bundeshaushalt entstanden, angesichts des Umstands, dass alle ehemaligen Abteilungsleiter „einige Monate ihr volles Gehalt, 9 017 Euro pro Monat“ erhalten haben und danach lebenslang „ihr Ruhegehalt, in der Regel 71,75 Prozent davon, also rund 6 500 Euro im Monat“ erhalten (vgl. Saarbrücker Zeitung, 18. November 2009)?
2. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Prof. Klaus-Dieter Scheurle für die Abteilung Landverkehre des BMVBS und damit für die Prüfung eines Börsengangs der DB AG verantwortlich ist und gleichzeitig in seiner vorherigen Tätigkeit als Direktor im Investmentbanking bei der Bank Credit Suisse First Boston ebenfalls für Beraterverträge im Zusammenhang mit dem 2008 abgesagten Börsengang der DB AG zuständig war, und wie bewertet die Bundesregierung entsprechende Interessenkonflikte in seiner heutigen Beschäftigung, die sich aus der privatwirtschaftlichen Tätigkeit von Prof. Klaus-Dieter Scheurle vor 2009 ergeben (vgl. Süddeutsche Zeitung, 6. November 2009)?
3. Wie viele Stellen, Referate und Unterabteilungen sind bereits seit 2009 und werden noch bis 2015 auf welche Art und Weise im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aufgrund der globalen Minderausgabe von 2 Prozent (vgl. WirtschaftsWoche, 2. November 2009) gestrichen, um die Ankündigung des Bundesministers Dr. Peter Ramsauer, den „gewaltigen Unterbau effizienter zu machen“, umzusetzen?

Unterfinanzierung der Infrastruktur

4. Warum hat die Bundesregierung in ihre Entwürfe der Bundeshaushalte 2011 und 2012 entgegen der Ankündigungen des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, dass er dafür kämpfe, „dass in den nächsten Jahren jeweils ein Betrag von rund elf Milliarden Euro für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen zur Verfügung steht“, lediglich kraftlos unter 10 Mrd. Euro eingestellt (vgl. LEIPZIGER VOLKSZEITUNG, 9. März 2010)?

5. Warum hat die Bundesregierung in ihren Entwürfen für die Bundeshaushalte 2010 und 2011 im Vergleich zum Bundeshaushalt 2009 die Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur abgesenkt, wenn der Bundesverkehrsminister zu Recht betonte „gerade in wirtschaftlichen Krisenzeiten dürfen wir im Verkehrs- und Baubereich nicht weniger investieren“ (vgl. Handelsblatt, 8. März 2010)?
6. Warum hat die Bundesregierung bei den parlamentarischen Verhandlungen über den Bundeshaushalt 2010 nicht die Kürzungen bei der Förderung des Kombinierten Verkehrs um 80 Prozent verhindert, wenn doch der zuständige Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer sich gegenüber den Mitgliedern des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages mit den Worten „Kombinierter Verkehr? Das ist mein Ding!“ geäußert haben soll und somit seine Unterstützung für eine weitere hohe Förderung signalisiert hatte (vgl. DER SPIEGEL, 8. März 2010)?
7. Warum hat die Bundesregierung die Ankündigung des Bundesverkehrsministers, „nur noch Projekte [im Verkehrsbereich] mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von mindestens vier“ umzusetzen (vgl. FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND, 29. März 2010) nicht realisiert?
8. Warum hat die Bundesregierung trotz der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer vom 22. März 2010, dass „eine Entscheidung [über die rechtlichen Voraussetzungen für eine Kreditfähigkeit der VIFG] [...] bis Mitte des Jahres [2010] zusammen mit den Weichenstellungen für künftige Haushalte fallen“ wird, bis dato noch keine entsprechende gesetzliche Initiative ergriffen (vgl. Frankfurter Rundschau, 22. März 2010)?
9. Wie hat die Bundesregierung seit 2009 durch erhöhten finanziellen Mittelausatz in den westdeutschen Bundesländern den vom Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer festgestellten „erheblichen Nachholbedarf, etwa bei Investitionen und Erhalt in den alten Ländern“ befriedigt, und wie viele Mittel wurden zwischen 1998 und 2009 in den alten Bundesländern in die Verkehrswege investiert (vgl. OSTSEE-ZEITUNG, 5. Dezember 2009)?
10. Warum sind nach Ansicht der Bundesregierung die vom Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer benannten Verkehrsprojekte zum Ausbau des Kölner Autobahnringes und der A1 vorrangige Projekte des sogenannten Aufbaus West, und warum alle anderen Projekte des Vordringlichen Bedarfs der Bedarfspläne Straße und Schiene nicht (vgl. WELT am SONNTAG, 8. November 2009)?
11. Was sind die Gründe dafür, dass entgegen den Ankündigungen des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, die folgenden Verkehrsprojekte vorrangig umzusetzen (vgl. Hamburger Abendblatt, 4. Dezember 2009), beim Ausbau der Rheintalbahn von Karlsruhe nach Basel, beim weiteren Ausbau der A 1 sowie der Festen Fehmarnbeltquerung und deren Hinterlandanbindung Stillstand herrscht?
12. Wie will die Bundesregierung die Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, „Wir werden zusätzliche Lärmschutzwände und Lärmschutzfenster einbauen“ (vgl. Hamburger Abendblatt, 28. April 2010), erreichen, wenn die Mittel im Bundeshaushalt sich seit 2009 im jährlichen Volumen nicht erhöht haben und gleichzeitig die Zahl der Ansprüche auf Lärmschutz noch gestiegen ist, da die Auslösewerte im Straßenbau um 3 Dezibel gesenkt wurden?
13. Warum hat die Bundesregierung seit 2010 in die Entwürfe für die Bundeshaushalte keine 1,5 Mrd. Euro für den Lärmschutz an Bundesfernstraßen eingestellt, obwohl der zuständige Bundesminister sich öffentlich mit der Ankündigung zitieren lässt: „Verkehrsminister Dr. Peter Ramsauer will die Belastung für Anwohner von Autobahnen verringern – und dafür 1,5 Mrd. Euro ausgeben“ (vgl. Hamburger Abendblatt, 28. April 2010)?

Schienenverkehr

14. Schließt die Bundesregierung eine Privatisierung der DB AG in dieser Legislaturperiode aus, wenn der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer betont, dass „überzogene Privatisierungsbemühungen die Passagiere gefährden“ und dass „man das Unternehmen [DB AG] so ausgepresst [habe], dass am Ende Achsen und Bremsen auf Verschleiß gefahren wurden (vgl. Hamburger Abendblatt, 7. Dezember 2009)?
15. Hat die Bundesregierung mit den Vorbereitungen für eine Privatisierung der DB AG im Herbst 2010 begonnen, angesichts der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, dass zu diesem Zeitpunkt spätestens die Vorarbeiten begonnen haben müssten, um bis 2013 zu einem Abschluss der Privatisierung zu kommen (vgl. DER SPIEGEL, 23. September 2010)?
16. Ist die Bundesregierung der gleichen Ansicht wie der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, der öffentlich erklärt, dass eine Privatisierung der DB AG keinen Sinn machen würde, da in dem Fall die jährliche Bahndividende zur Sanierung des Bundeshaushalts wegfallen würde und ein einmaliger Erlös aus einer Privatisierung die Bundesregierung zwingen würde, noch mehr zu sparen (vgl. DER SPIEGEL, 23. September 2010)?
Wenn nicht, warum?
17. Wird die Bundesregierung die Trennung von Netz und Betrieb bei der DB AG nicht weiter verfolgen, wenn der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer ankündigt, „wenn die Selbstverpflichtung [durch die DB AG mehr Geld in die Infrastruktur zu investieren] funktioniert, sehe ich keinen Grund, die Trennung von Netz und Betrieb weiter zu forcieren“ (vgl. Süddeutsche Zeitung, 8. November 2010)?
18. Werden die Klimaanlage und die sonstigen technischen Anlagen der von der DB AG bestellten ICx-Züge den technischen Ankündigungen des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer gerecht werden, der in der Öffentlichkeit betonte: „Wir wollen unsere Bahntechnologie ja auch in Ländern mit plus 30 oder mit minus 30 Grad verkaufen“ (vgl. Bild am Sonntag, 8. Februar 2010)?
19. Wie haben sich, in absoluten und prozentualen Zahlen, angesichts der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, „Pünktlichkeit, Schnelligkeit, Zuverlässigkeit – das sind die Vorgaben, die ich als Vertreter des Eigentümers Bund an das Unternehmen [DB AG] stelle“, in den Jahren 2009, 2010 und 2011 die Verspätungen in allen Sparten des Schienenpersonenverkehrs der DB AG (unterteilt nach Monaten) entwickelt (vgl. Handelsblatt, 24. März 2010)?
20. Wie will die Bundesregierung die Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, das Wachstum des Güterverkehrs bis 2050 um 50 Prozent „vollständig auf die Schiene zu bekommen“, angesichts der fehlenden Kapazitäten des Schienennetzes und der fehlenden Investitionsmittel erreichen (vgl. Süddeutsche Zeitung, 24. Dezember 2009)?
21. Welche „völlig neuen Strecken“ hat die Bundesregierung seit 2009 im Schienenverkehr angefangen zu bauen, die der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer am 29. Dezember 2009 öffentlich angekündigt hat (vgl. Süddeutsche Zeitung, 29. Dezember 2009)?
22. Wie groß ist der finanzielle Bedarf bis 2015 zur Umsetzung aller Schienenneubauprojekte des Bundesverkehrswegeplans?
23. Wie will die Bundesregierung die Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, in den nächsten zehn Jahren den Bahnlärm um

50 Prozent senken zu wollen, wenn gleichzeitig die Fördermittel in den Entwürfen für die Bundeshaushalte 2010, 2011 und 2012 nicht erhöht wurden, umsetzen (vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung, 2. Februar 2010)?

24. Wann hat die Bundesregierung gemäß der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, bis Herbst 2010 ein Konzept vorzulegen, aus dem hervorgeht, wie die Transrapid-Versuchsstrecke in Lathen/Niedersachsen weiter betrieben oder tatsächlich zurückgebaut wird, ein entsprechendes Papier zur Zukunft des Transrapids vorgelegt (vgl. Handelsblatt, 9. März 2010)?

Wenn nicht, warum liegt es selbst im Herbst 2011 noch nicht vor?

25. Welche Kaufzusagen für den Transrapid liegen der Bundesregierung aus den Ländern Brasilien, USA, China und Türkei vor, die laut Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer im Frühjahr 2010 potentiell Interesse an der Schwebezugtechnologie hätten (vgl. General-Anzeiger, 28. April 2010)?
26. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung seit 2009 ergriffen, um die Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, „die Aufsicht über die Eisenbahnunternehmen weiter zu verbessern“, umzusetzen (vgl. Hamburger Abendblatt, 7. Dezember 2009)?
27. Wie viele Bahnhöfe sind im Jahr 2010 hergerichtet worden, angesichts der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, dass im Jahr 2010 damit begonnen wird, 1 100 Bahnhöfe in Deutschland zu renovieren (vgl. Bild am Sonntag, 8. Februar 2010)?

Straßenverkehr

28. Wann wird die Bundesregierung eine Expertenkommission zur Reform der Infrastrukturfinanzierung einsetzen, die der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer im November 2009 mit den Worten: „Wir wollen, dass das Straßennetz stärker durch die Nutzer finanziert wird. Die Lkw-Maut war ein Anfang. Dazu werden wir in Kürze eine Expertenkommission einrichten“ angekündigt hat, und wenn nicht, warum nicht (vgl. Passauer Neue Presse, 5. November 2009)?
29. Welche Bundesfernstraßen hat der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer gemeint, als er zum 20. Jubiläum des Falls der Berliner Mauer erklärte, dass er den Aufbau West vorantreiben wolle und bei Bundesautobahnen ein Ausbauzustand herrsche, „der quasi als Nachkriegszustand bezeichnet werden muss“ (vgl. FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND, 10. November 2009)?
30. Wie hat die Bundesregierung seit 2009 den Zustand der Bundesfernstraßen in den westdeutschen Bundesländern, der nach Aussagen von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, „einen Ausbauzustand, der quasi als Nachkriegszustand bezeichnet werden muss“, auf das Ausbauniveau von 2011 verbessert (vgl. FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND, 10. November 2009)?
31. Warum hat die Bundesregierung die Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, dass „die zeitliche Differenzierung der Mauthöhe ein sinnvoller Gedanke“ ist, seit 2009 nicht umgesetzt, und wann wird es zu einer zeitlichen Differenzierung der Lkw-Maut kommen (vgl. WirtschaftsWoche, 2. November 2009)?
32. Wann wird die Bundesregierung das sogenannte Mautschiedsverfahren zu einem Abschluss bringen und damit das Ergebnis der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer vorlegen, der bereits Anfang

- 2010 betonte: „Der Bund setzt alles daran, dass wir zu einem Ende kommen“ (vgl. Bild am Sonntag, 8. Februar 2010)?
33. Wird die Bundesregierung die Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen im Jahr 2011 einführen und damit die Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, diese noch möglichst in 2011 einzuführen (vgl. FOCUS, 21. Juni 2010), umsetzen, obwohl ab Vertragsabschluss laut Aussagen von Vertretern der Bundesregierung noch acht Monate bis zum Start als Vorbereitungszeit eingerechnet werden müssten, und wenn nicht, warum nicht?
 34. Warum hat die Bundesregierung nicht parallel zu den Verhandlung mit dem Mautkonsortium Toll Collect gleichzeitig als sogenannten Plan B eine öffentliche Ausschreibung vorbereitet, um bei einem Scheitern der Verhandlungen sofort mit der Ausschreibung beginnen zu können?
 35. Wird die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode mit der Vorbereitung der Einführung einer Pkw-Maut, angesichts des öffentlichen Bekenntnisses des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, „Es ist richtig, dass ich das Für und Wider einer Pkw-Maut von Fachleuten meines Ministeriums überprüfen lasse“, beginnen, und wenn nicht, warum nicht (vgl. www.chiemgau-online.de, 5. Juli 2011)?
 36. Warum werden im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Modelle für die Einführung einer Pkw-Maut erarbeitet, wenn der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer gegenüber der Öffentlichkeit betont, dass es „keine aktiven Prüfaufträge“ gibt (vgl. Berliner Zeitung, 12. Dezember 2009)?
 37. Hat es seit der Bundestagswahl 2009 auf Arbeitsebene ein Gespräch zwischen Mitarbeitern des Bundesverkehrsministeriums und der Firma Ages zum Thema Pkw-Maut gegeben, und was war der Inhalt des Gesprächs (vgl. FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND, 9. Dezember 2009)?
 38. Haben Mitglieder der Hausleitung, wie Bundesminister, Staatssekretäre, Abteilungsleiter, Referenten der Leitungsabteilung, von dem Termin zwischen der Firma Ages und Mitarbeitern des Bundesverkehrsministeriums zu den Themen Infrastrukturfinanzierung und Pkw-Maut gewusst (vgl. FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND, 9. Dezember 2009)?
 39. Warum hat die Bundesregierung im Januar 2011 entgegen der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, zusätzlich für die Beseitigung von Winterschäden an Bundesfernstraßen 2,2 Mrd. Euro auszugeben, keine zu den in gleicher Höhe für den Erhalt von Bundesfernstraßen in den Bundeshaushalt eingestellten Mitteln bereitgestellt (vgl. Bild, 19. Januar 2011)?
 40. Hat die Bundesregierung im Jahr 2010 gemäß der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, für die Sanierung von Schlaglöchern eine 100-Mio.-Euro-Soforthilfe zu bewilligen, für den Bundeshaushalt 2010 eine außerplanmäßige zusätzliche Ausgabe eingestellt, oder handelte es sich dabei um einen Teil des bereits planmäßig in den Haushalt eingestellten Titels für Erhaltungsmaßnahmen bei Bundesfernstraßen (vgl. NEUE OSNABRÜCKER ZEITUNG, 4. Februar 2010)?
 41. Welche verkehrlichen Einrichtungen hat der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer gemeint, als er infrage stellte, „ob wir millionenteure Überflughilfen für schwangere Fledermäuse wirklich brauchen“, und welche finanzielle Summe hat die Bundesregierung seit 2009 für entsprechende Anlagen investiert (vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung, 2. Februar 2010)?

42. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass im Rahmen von ÖPP-Verkehrsprojekten (ÖPP: Öffentlich-Private Partnerschaft) Aufgaben der Straßenmeistereien an den privaten Konzessionsnehmer oder einen von ihm beauftragten privaten Auftragnehmer übergehen, wenn der zuständige Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer öffentlich bekennt: „Ich wäre zum Beispiel von größter Skepsis erfüllt, wenn wir die Aufgaben der Straßenmeistereien, unsere Fernstraßen Tag und Nacht bei Schnee und Eis befahrbar zu halten, in private Hände geben würden.“ (vgl. SUPERILLU, 26. November 2009)?
43. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung seit Oktober 2010 entsprechend der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, das Oligopol der Anbieter auf dem Streusalzmarkt aufzubrechen, ergriffen, und wie viele Anbieter von Streusalz gab es im Herbst 2010 und gibt es zum aktuellen Zeitpunkt (vgl. BERLINER KURIER, 11. Oktober 2010)?
44. Wie viele neue Elektroautos sind seit Oktober 2009 in Deutschland zugelassen worden, und welche Maßnahmen hat die Bundesregierung seit 2009 für ein Ansteigen der Zahl der zugelassenen Elektroautos in Deutschland unternommen, um die Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, „Das Elektroauto muss zum Massenvehikel werden“, angesichts von über 40 Millionen zugelassenen Pkw in Deutschland in die Tat umzusetzen?
45. Wann wird die Bundesregierung gemäß der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, der nach dem Vorbild des so genannten Australischen Modells eine neue Regulierung der Benzinpreise in Deutschland versprochen hat, einen entsprechenden Gesetzentwurf in den Deutschen Bundestag einbringen (vgl. Bild, 30. Mai 2011)?
46. Warum hat die Bundesregierung noch keine Initiative zur Reform der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) vorgelegt, obwohl der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer bereits im Februar 2010 angekündigt hat: „Die MPU muss transparent sein“ (vgl. Bild am Sonntag, 8. Februar 2010)?
47. Warum hat die Bundesregierung die Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, das „Bundeszentralregister einfacher und transparenter [zu] gestalten“ noch nicht umgesetzt (vgl. OSTSEE-ZEITUNG, 5. Dezember 2009)?
48. Wie wird die Bundesregierung im Sinne der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, „wer immer wieder vorsätzlich rücksichtslos fährt, muss besonders hart rangenommen werden“ und „umgekehrt sollte sorgfältig geprüft werden, ob man auch Bonuspunkte verteilen könnte“, das Punktesystem beim Verkehrszentralregister des Kraftfahrt-Bundesamtes in Flensburg ändern (vgl. OSTSEE-ZEITUNG, 5. Dezember 2009)?
49. Um wie viel Prozent hat sich, angesichts der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, die Bauzeiten um 30 Prozent verkürzen zu wollen, durchschnittlich in Deutschland seit Oktober 2009 die Bauzeit bei Baustellen an Bundesfernstraßen verkürzt (vgl. Bild am Sonntag, 8. Februar 2010)?

Luftverkehr

50. Wird die Bundesregierung bei Einführung des europäischen Emissionshandels im Luftverkehr die Luftverkehrsteuer gemäß der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, dass „die Abgabe übrigens nur so lange gelten [kann], bis die Branche 2012 in den europäischen Emis-

sionshandel einbezogen wird“, im kommenden Jahr wieder abschaffen (vgl. Handelsblatt, 20. Juli 2010)?

51. Wird die Bundesregierung die Kriterien für die Festlegung von Flugrouten im Luftverkehrsrecht gemäß der öffentlichen Feststellung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, „Die Sicherheit steht an oberster Stelle. Danach kommt der Lärmschutz und erst dann wirtschaftliche Aspekte“ ändern und die aktuelle Rechtslage, auf deren Grundlage Lärmschutz und wirtschaftliche Aspekte derzeit gleichberechtigt nebeneinander stehen, entsprechend anpassen (vgl. B.Z., 5. November 2010)?
52. Hat die Europäische Union nach anderthalb Jahren eine entsprechende europäische, rechtlich verbindliche Regelung eingeführt, die der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, dass „auf europäischer Ebene nun gemeinsame Standards [für Messverfahren und einheitliche Grenzwerte für den Luftverkehr bei erhöhter Aschekonzentration in der Luft] geschaffen werden, die im September 2010 bei der ICAO auf internationaler Ebene eingebracht werden sollen“, entspricht (vgl. LEIPZIGER VOLKSZEITUNG, 25. Mai 2010)?
53. Welche Airlinechefs haben den Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer zu welchem Zeitpunkt während der erhöhten Aschekonzentration in der Luft im Frühjahr 2010 persönlich angerufen, die er laut seiner Aussage gegenüber der Wochenzeitung „DIE ZEIT“ alle mit Zeitangaben dokumentiert hat (vgl. DIE ZEIT, 3. Juni 2010)?
54. Zu welchem Zeitpunkt hatte der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer während der erhöhten Aschekonzentration in der Luft im Frühjahr 2010 persönlichen Kontakt per Handy und per SMS mit der Bundeskanzlerin und dem Chef des Bundeskanzleramtes angesichts des Umstandes, dass der Bundesminister laut seiner Aussage gegenüber der Wochenzeitung „DIE ZEIT“ alle entsprechenden Kontakte mit Zeitangaben dokumentiert hat (vgl. DIE ZEIT, 3. Juni 2010)?
55. Wird die Bundesregierung die Privatisierung der DFS Deutsche Flugsicherung in dieser Legislaturperiode nicht mehr umsetzen, wenn der zuständige Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer verkündet, dass er nicht zu den größten Privatisierungsbefürwortern gehöre (vgl. DER TAGESSPIEGEL, 7. Juni 2010)?

Wasserstraße Elbe

56. Was ist der Grund dafür, dass trotz der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, „Ich unterstütze die Elbvertiefung mit aller Kraft“, bisher mit der Vertiefung auch zwei Jahre später noch nicht begonnen worden ist (vgl. Hamburger Abendblatt, 4. Dezember 2009)?
57. Warum liegt entgegen der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer vom 4. Dezember 2009, dass der Planfeststellungsbeschluss für die Vertiefung der Elbe bereits im Jahr 2010 vorliegen wird, der entsprechende Planfeststellungsbeschluss noch nicht vor (vgl. Hamburger Abendblatt, 4. Dezember 2009)?

Stadtentwicklung und Bauwesen

58. Welche gesetzliche Initiative hat die Bundesregierung bisher unternommen, um im Sinne des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, der im August 2010 ankündigte, „Wir werden dem Mietnomadentum wirksam begegnen“, aktiv zu werden (vgl. FOCUS, 16. August 2010)?

59. Wann und mit welchem finanziellen Volumen wird die Bundesregierung das vom Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer angekündigte „Sonderprogramm zur Förderung besonders innovativer Konzepte“, die der Verödung von Innenstädten entgegenwirken sollen, gestartet, und welche Programme der Städtebauförderung werden gleichzeitig in ihrem Fördervolumen gekürzt (vgl. www.moz.de, 5. Juli 2011)?
60. Warum hat die Bundesregierung im Beschluss zum Bundeshaushalt 2012 nicht die Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer umgesetzt, dass es zukünftig für die CO₂-Gebäudesanierung jährlich 2 Mrd. Euro geben sollte (vgl. Handelsblatt, 14. April 2011)?

Berlin, den 21. September 2011

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

