

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Narjes, Sick, Dreyer, Helmrich, Dr. Müller-Hermann, Broll, Rühle, Damm, Dr. von Geldern, Dr.-Ing. Oldenstädt, Besch, Klinker, Stutzer, Frau Hoffmann (Hoya), Dr. Hubrig, Glos, Dr. Miltner, Dr. Rose, Susset, Dr. Friedmann, Baron von Wrangel, Benz, Frau Dr. Riede (Oeffingen), Kittelmann, Dr. Sprung, Dr. Klein (Göttingen), Dr. Köhler (Wolfsburg) und Genosse

Küstenautobahn

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Abwicklung des skandinavischen Verkehrs im Zuge der Autobahn A 7 im Bereich Hamburg heute, insbesondere im Hinblick auf die Notwendigkeit, für diesen Verkehr eine leistungsfähige europäische Transitstrecke zu gewährleisten?

Welche Erkenntnisse oder Untersuchungen liegen der Bundesregierung darüber vor, daß die Elbkreuzung im Zuge dieser Autobahn als europäischer Engpaß in Zukunft eingeschätzt werden muß und welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für erforderlich und zweckmäßig, diesen Engpaß im Interesse der Integration der Europäischen Gemeinschaft und der mit der EG eng kooperierenden Länder zu beheben oder zu vermeiden?

2. Sind der Bundesregierung die Beschlüsse des Hamburger Senats zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Hamburg vom Sommer 1979 bekannt, wonach die Freie und Hansestadt Hamburg lediglich eine ausreichende Abwicklung des Verkehrs in der Zeit von 9.00 bis 15.00 Uhr (Wirtschaftsverkehr) für erforderlich hält, in den Berufsverkehrszeiten jedoch Stauungen – auch auf den Elbkreuzungen – in Kauf nehmen will, wobei die Situation im heutigen Berufsverkehr nach 1990 auch in der Zeit von 9.00 bis 15.00 Uhr auftreten soll?

Ist ihr weiterhin bekannt, daß damit die Elbkreuzungen, die alle im Raum Hamburg liegen, während der Berufsverkehrszeiten für den Verkehr von und nach Bereichen nördlich der

Elbe praktisch gesperrt sind und damit die Standortnachteile dieser Gebiete nördlich der Elbe auf unvermeidbare Weise verschlimmert werden?

Wenn ja, welche Maßnahmen hält die Bundesregierung heute und in Zukunft für zweckmäßig und erforderlich, um den Verkehr von und nach Gebieten nördlich der Elbe unbehindert von den Stauungen im Hamburger Raum wegen der restriktiven Hamburger Verkehrspolitik zu führen?

Welche Bedeutung mißt die Bundesregierung im Hinblick darauf dem Umstand bei, daß verkehrlich hochbelastete Ortschaften – wie Pinneberg, Halstenbek, Rellingen – durch eine Elbkreuzung im Zuge der Küstenautobahn erheblich vom Verkehr entlastet werden und wie beabsichtigt sie, dieser Bedeutung Rechnung zu tragen?

3. Welche gemeinsame Auffassung haben die norddeutschen Küstenländer und Berlin gegenüber der Bundesregierung hinsichtlich der Aufnahme der Flußkreuzungen im Zuge der Küstenautobahn in den Bedarfsplan geäußert, und welche Konsequenzen hat die Bundesregierung aus dieser Haltung gezogen?
4. Welche Auffassung hat der Bundesrat hinsichtlich der Flußkreuzungen im Zuge der Küstenautobahn geäußert, und welche Haltung hat die Bundesregierung hierzu?
5. Aus welchem Grunde ist die Bundesregierung nicht bereit, zumindest die Flußkreuzungen im Bedarfsplan auch als Bedarf auszuweisen, obwohl der Bundesminister für Verkehr die Bedeutung der Flußkreuzungen im Zuge der Küstenautobahn niemals in Frage gestellt und diese Auffassung sogar im Aufdruck des Entwurfs des Bedarfsplanes bekräftigt hat und bei der Gesamtbeurteilung der im Bundesverkehrswegeplan 80 aufgeführten Investitionen die verkehrszweigübergreifende gesamtwirtschaftliche Bewertung nur ein Kriterium von sieben Kriterien darstellt?
6. Aus welchem Grund hat die Bundesregierung die – insbesondere für die schwach strukturierten Flächenländer mit ihren Standortnachteilen so bedeutsamen – regionalwirtschaftlichen Effekte nicht angemessen in die Berechnungen einbezogen, obwohl die Länder in ihrer Beurteilung die zu geringe Berücksichtigung dieser Effekte bemängelt haben?
7. Die topographischen Gegebenheiten machen eine eindeutige Beurteilung der Kosten von Verkehrswegen in vielen Fällen nicht vergleichbar. Hat die Bundesregierung die Kosten-Nutzen-Betrachtung unter diesen Aspekten für die Küstenautobahn auch einmal ohne die Kosten für die Kreuzungen der Flüsse durchgerechnet, und wenn ja, mit welchem Ergebnis, wenn nein, warum nicht?
8. In den heutigen Rechenverfahren haben bei neuen Verkehrswegen die einbezogenen Zeitvorteile bedeutsame Auswir-

kungen. Welche Zeitschwelle ist bei der verkehrszweigübergreifenden Bewertung zugrunde gelegt worden; auf welche abgesicherten Erkenntnisse stützt die Bundesregierung diese Entscheidung?

Welches Ergebnis würde sich ergeben, wenn bei den Rechnungen zur Küstenautobahn keine Zeitschwelle eingeführt wird?

9. In welcher Weise ist im Hinblick auf die sich abzeichnende Energieverteuerung der Gesichtspunkt der Energieeinsparung in die Beurteilung der Elbkreuzung im Zuge der Küstenautobahn einbezogen worden, und hält die Bundesregierung dieses auch heute noch für ausreichend?

Bonn, den 5. März 1980

Dr. Narjes
Sick
Dreyer
Helmrich
Dr. Müller-Hermann
Broll
Rühe
Damm
Dr. von Geldern
Dr.-Ing. Oldenstädt
Besch
Klinker
Stutzer
Frau Hoffmann (Hoya)
Dr. Hubrig
Glos
Dr. Miltner
Dr. Rose
Susset
Dr. Friedmann
Baron von Wrangel
Benz
Frau Dr. Riede (Oeffingen)
Kittelmann
Dr. Sprung
Dr. Klein (Göttingen)
Dr. Köhler (Wolfsburg)
Dr. Wittmann (München)

