

Antwort

der Bundesregierung

auf die 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

– Drucksache 8/3762 –

Küstenautobahn

Der Bundesminister für Verkehr – A 20 / 00. 02 – hat mit Schreiben vom 18. März 1980 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

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?

Die Autobahn A 7 stellt für den skandinavischen Verkehr im Bereich Hamburg heute eine noch ausreichend leistungsfähige Verbindung dar. Die westliche Umgehung ist derzeit nur in Spitzenstunden bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit ausgelastet.

Die erwarteten Steigerungen des nationalen und internationalen Verkehrs lassen langfristig im Bereich Hamburg einen Engpaß erwarten. Die Bundesregierung hat daher die Bedeutung, die sie einer zusätzlichen Elbquerung beimißt, nicht nur in dem Aufdruck auf dem Entwurf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen, sondern auch durch die Aufnahme des Baumwalltunnels in Hamburg in Stufe II zum Ausdruck gebracht.

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?

Der Bundesregierung sind die Beschlüsse des Hamburger Senats zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Hamburg vom 24. Juli 1979 bekannt.

Die Bundesregierung teilt die Auffassung des Landes, daß der Verkehrsbedarf in einem Verdichtungsraum nicht zu jeder Zeit und an jedem Ort erfüllt werden kann. Die Konzentration von Nutzungen im städtischen Bereich läßt es im allgemeinen nicht zu, die Verkehrsnachfrage der Spitzenstunden im Berufs- und Ausbildungsverkehr im Straßennetz zu decken. Diese Aufgabe kann nur durch Einbeziehung auch des öffentlichen Personenverkehrs angegangen werden.

Der Entwurf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen sieht Maßnahmen vor, die in erster Linie für die erwartete Steigerung des Wirtschaftsverkehrs erforderlich sind. Zusätzlich dienen diese Maßnahmen auch der Verbesserung des Berufsverkehrs und teilweise auch des Freizeitverkehrs. Im einzelnen ist hinzuweisen auf:

- 6streifiger Ausbau der A 1 – Südumgehung,
- Südspange Waltershof – Georgwerder einschließlich Baumwalltunnel zur Innenstadt,
- Ortsumgehung Harburg im Zuge der B 4/B 75 mit neuer Brücke über die Süderelbe.

Die Bedeutung einer Elbkreuzung nördlich Hamburg ist unbestritten. Ihr verkehrlicher Nutzen wird jedoch durch die Netzgestaltung bestimmt, in die sich eine derartige Verbindung einfügt. Welches Konzept anzustreben ist, soll durch weitere Untersuchungen bis zur nächsten Überprüfung des Bedarfsplanes im Jahre 1985 geklärt werden.

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?

Bei der Vorbereitung des Bedarfsplanentwurfs stimmten Küstenländer und Bundesregierung

- in der Einschätzung der großen Bedeutung zusätzlicher Flußübergänge von Unterweser und Unterelbe und
- in der Notwendigkeit weiterer Untersuchungen vor der Festlegung der weiteren Planung im Zuge der Linie einer Küstenautobahn

überein.

Die Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein sprachen sich darüber hinaus für eine Plandarstellung der Küstenautobahn aus. Demgegenüber sieht die Bundesregierung das Vorliegen der Ergebnisse der beabsichtigten Untersuchungen als eine Voraussetzung für eine Plandarstellung an, zumal sich die Untersuchungen auf die großräumige Netzgestaltung im Küstenraum erstrecken.

4. Welche Auffassung hat der Bundesrat hinsichtlich der Flußkreuzungen im Zuge der Küstenautobahn geäußert, und welche Haltung hat die Bundesregierung hierzu?

Die zu Frage 3 dargelegten Gemeinsamkeiten und Unterschiede kommen in der Stellungnahme des Bundesrates und in der Gegenäußerung der Bundesregierung zum Ausdruck. Die Auffassungen sind in der Drucksache 8/3662 vom 12. Februar 1980 wiedergegeben.

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?

Die Art, Lage und Anbindung der Flußkreuzungen von Elbe und Weser werden davon abhängen, welche Lösungen sich nach den vorgesehenen Untersuchungen ergeben werden. Festlegungen im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zum jetzigen Zeitpunkt würden den Ergebnissen der anzustellenden Untersuchungen bei aller Anerkennung der Bedeutung dieser Projekte vorgreifen.

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?

Die Prämisse der Frage wird von der Bundesregierung nicht geteilt. Die regionalwirtschaftlichen Effekte sind bei der Überprüfung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen zum Tragen gekommen. In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, daß z. B. im norddeutschen Raum die folgenden Großprojekte in den Entwurf des Bedarfsplanes übernommen wurden:

- A 31/A 22 Emslandlinie mit Fortsetzung bis Westerstede,
- A 27 Bremerhaven – Cuxhaven,
- A 26 Hamburg – Stade,
- A 23 Hamburg – Heide.

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?

Die Bundeshaushaltsordnung schreibt für Maßnahmen von erheblicher finanzieller Bedeutung Nutzen-Kosten-Untersuchungen vor. Daraus ergibt sich die Konsequenz, daß die tatsächlich zu erwartenden Kosten berücksichtigt werden müssen. Im übrigen sieht die Bundesregierung Nutzen-Kosten-Untersuchungen als Entscheidungshilfe an, die die politische Entscheidung nicht ersetzen kann. Dies kommt auch im Bedarfsplanentwurf zum Ausdruck, in dem die Flußkreuzungen von Weser und Elbe positiv gewürdigt sind.

8. In den heutigen Rechenverfahren haben bei neuen Verkehrswegen die einbezogenen Zeitvorteile bedeutsame Auswirkungen. 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?

In Anlehnung an vorliegende Forschungsergebnisse wurden für den privaten Pkw-Verkehr nur Zeitgewinne berücksichtigt, die 10 Sekunden/km und Fahrzeug überschreiten. Damit wurde wissenschaftlichen Erkenntnissen Rechnung getragen, wonach nur Zeitgewinne, die eine bestimmte Größenordnung überschreiten, im ökonomischen Sinne produktiv nutzbar sind.

Im Falle der Küstenautobahn hätte auch die Berücksichtigung der darunterliegenden Zeitgewinne zu keinem wesentlich besseren Bewertungsergebnis geführt.

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?

Die Bedeutung der Elbkreuzung ist im Entwurf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen klar zum Ausdruck gebracht worden. In die gesamtwirtschaftliche Rechnung sind die Betriebskostenersparnisse, damit also auch die Kraftstoffersparnisse, eingeflossen.

