

Antrag

der Abgeordneten Dr. Jenninger, Dr. Abelein, Werner, Dr. Bötsch, Spranger, Lemmrich, Lintner, Dr. Jobst, Hinsken, Dr. Dollinger, Dr. Faltlhauser, Biehle, Regenspurger, Glos, Dr. Wörner, Susset, Dr. Laufs, Dr. Stark (Nürtingen), Röhner, Dr. Schwörer, Sauer (Stuttgart), Sauter (Epfendorf), Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd), Petersen, Hanz (Dahlen), Sick, Fischer (Hamburg), Straßmeir, Pfeffermann

Finanzierung der Autobahn Würzburg–Ulm (A 7)

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht zu veranlassen, daß die Finanzierung der A 7 Würzburg–Ulm, Abschnitt Langensteinach (B 25)–Heidenheim (B 466), soweit sie 1978 in die Dringlichkeitsstufe I aufgenommen wurde, ab 1982 außerhalb der Länderanteile durch Vorwegabzug sichergestellt wird.

Bonn, den 19. August 1981

Dr. Jenninger	Susset
Dr. Abelein	Dr. Laufs
Werner	Dr. Stark (Nürtingen)
Dr. Bötsch	Röhner
Spranger	Dr. Schwörer
Lemmrich	Sauer (Stuttgart)
Lintner	Sauter (Epfendorf)
Dr. Jobst	Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd)
Hinsken	Petersen
Dr. Dollinger	Hanz (Dahlen)
Dr. Faltlhauser	Sick
Biehle	Fischer (Hamburg)
Regenspurger	Straßmeir
Glos	Pfeffermann
Dr. Wörner	

Begründung

1. Wegen der herausragenden überregionalen Bedeutung der A 7 Würzburg–Ulm und wegen der ständig wachsenden Stauungen und Verkehrsunfälle auf den Autobahnen A 9 Würzburg–Nürnberg–München und A 8 Stuttgart–Ulm hat der Bundesminister für Verkehr dem Initiativantrag vom 24. Oktober 1977 (Drucksache 8/1075) unter Anwendung des § 6 des Fernstraßenausbaugesetzes entsprochen und die Länder Bayern und Baden-Württemberg gebeten, die A 7 etwa bis 1983 fertigzustellen. Damit ist auch die Bedarfsstruktur des im Jahre 1975 als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz aufgestellten Bedarfsplanes geändert worden, weil der Abschnitt Gollhofen–Aalen bis dahin „möglicher weiterer Bedarf“ und der Abschnitt Aalen–Bissingen mit der zweiten Fahrbahn in Dringlichkeit II – also nicht in der Dringlichkeit I – eingestuft war. Die Länderkontingente hätten deshalb dieser geänderten Bedarfsstruktur angepaßt werden müssen.
2. Die Länder Bayern und Baden-Württemberg haben mitgeteilt, daß sie wegen der Kürzungen des Bundesfernstraßen-Haushaltes ohne erhebliche Einschränkung anderer wichtiger verkehrspolitischer Ziele in ihren Ländern (Ortsumgehungen, Bahnübergänge, Lückenschlüsse) nicht in der Lage sind, den 1978 in die Stufe I aufgenommenen Teil der A 7 im Rahmen ihrer Kontingente zu finanzieren. Die Gesamtfertigstellung der A 7 Würzburg–Ulm würde sich damit bis auf unbestimmte Zeit hinausziehen.

Finanzbedarf ab 1982 für den Abschnitt Gollhofen–Heidenheim

Abschnitt in Bayern:	rd. 306 Mio. DM
Abschnitt in Baden-Württemberg	
Landesgrenze bis Aalen:	rd. 205 Mio. DM
Abschnitt in Baden-Württemberg	
Aalen–Heidenheim 2. Fahrbahn	
280 Mio. DM, davon 40 v. H.	<u>112 Mio. DM</u>
	623 Mio. DM

Kosten der Gesamtstrecke Würzburg–Ulm rd. 1330 Mio. DM.

3. Die auch weiterhin zunehmenden langandauernden Fahrzeugstaus und die Zunahme der Verkehrsunfälle, die bereits im Initiativantrag vom 24. Oktober 1977 beschrieben wurden, können nur durch einen schnelleren Neubau der A 7 beseitigt werden.
4. Die A 7 ist die kürzeste Nord-Süd-Strecke in der Bundesrepublik Deutschland. Sie hat überragende Bedeutung für den nationalen und internationalen Verkehr. Sie verbindet den norddeutschen Raum und Nordeuropa unmittelbar mit den Fernstraßen über den Fernpaß nach Österreich/Italien, über Bregenz in die Schweiz/Italien. Es fehlt nur noch der Lückenschluß zwischen Würzburg und Ulm. Die Beseitigung dieses Lückenschlusses ist deshalb für alle Bundesländer von allergrößtem Interesse. Somit ist die Fertigstellung der A 7 eine

vorrangige bundesweite Aufgabe. Deshalb sollte die restliche Finanzierung dieser überregionalen Autobahnstrecke nicht auch noch von den Kontingenten der Länder Bayern und Baden-Württemberg abhängen, zumal der größte Teil der Gesamtkosten für die A 7 Würzburg–Ulm (707 Mio. DM) ohnehin aus diesen Kontingenten bestritten wird.

5. In der Beschlußempfehlung des Ausschusses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen vom 25. Januar 1978 (Drucksache 8/1466) wurde u. a. ausgeführt, daß die Mittel für den „vorgezogenen Vollausbau der A 7 in den Straßenbauhaushalten der kommenden Jahre bereitgestellt werden“. Auch der Vertreter des Bundesverkehrsministeriums, Parlamentarischer Staatssekretär Wrede, hatte bei der Beratung des Initiativantrages am 18. Juli 1978 erklärt, daß die Finanzierung gesichert sei. Mit Schreiben gleichen Datums an den bayerischen Staatsminister des Innern und den Staatsminister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Baden-Württemberg hat der Bundesverkehrsminister erklärt, daß auf „diesen Fertigstellungstermin (1983) die finanziellen Dispositionen für den Bundesfernstraßenhaushalt abgestellt wurden“. Auf diese Zusagen haben sich die Länder Bayern und Baden-Württemberg eingerichtet.

6. In diesem Jahre werden größere Teilstrecken der A 7 fertiggestellt, und zwar:

in Bayern	Abschnitt Biebelried–Langensteinach (B 13)
in Baden-	Abschnitt Herbrechtingen–Heidenheim
Württemberg	(B 466)

Damit wird zusätzlicher Fernverkehr in die Bundesstraßen 25 und 466 und damit auch in die zahlreichen Ortsdurchfahrten dieser Bundesstraßen geleitet. Es muß angestrebt werden, diese Provisorien durch einen möglichst schnellen Bau der gesamten A 7 Würzburg–Ulm zu beseitigen.

7. Ohne eine Sonderfinanzierung der A 7 können die Länder Bayern und Baden-Württemberg die Mittel aus ihren Kontingenten nur dann aufbringen, wenn andere verkehrspolitische Aufgaben, wie z. B. Ortsumgehung, Bahnübergänge, wichtige Lückenschlüsse und der Ausbau von Autobahnbetriebsstrecken stark verzögert oder sogar bis nach 1990 zurückgestellt werden. Auch wichtige Projekte in schwachstrukturierten Gebieten Baden-Württembergs sowie im gesamten bayerischen Zonenrandgebiet müßten ohne Sonderfinanzierung zugunsten der A 7 spürbar verzögert werden.

