

## **Kleine Anfrage**

**des Abgeordneten Verheyen (Bielefeld) und der Fraktion DIE GRÜNEN**

### **Bau der A 33 (Bielefeld – Osnabrück)**

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In der Prognose I wird für die zukünftige A 33 (Bielefeld–Osnabrück) ein Verkehrsaufkommen von bis zu 11 500 Kfz/Tag für das Jahr 1990 prognostiziert. In der Prognose II wird hingegen ein Verkehrsaufkommen von bis zu 20 400 Kfz/Tag prognostiziert.

Wie erklärt die Bundesregierung diese Differenz?

2. Wie hoch wird nach Fertigstellung der A 33 der Entlastungseffekt auf der A 30 sein?
3. Nach der Prognose II wird die L 782 (Halle–Werther) 1990 mit etwa 50 v. H. mehr Verkehrsaufkommen belastet sein als die A 33.

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß der Bau der A 33 einen vierspurigen Ausbau dieser L 782 erforderlich macht?

4. Ist es richtig, daß die A 33 nach Wegfall der Planung für den Bau der A 5 in Teilen die Militärtransporte von den Häfen Bremen und Bremerhaven in Richtung Süddeutschland aufnehmen soll?
5. Hat der Bau von Autobahnen nach Auffassung der Bundesregierung in den achtziger Jahren vor allem auch die Funktion der Induzierung von Wachstumseffekten?
6. Für den Verlauf der geplanten A 33 zwischen Bad Rothenfelde und Dissen im Bereich Palsterkamp wurden die Varianten Dammlage oder Troglage diskutiert.

Trifft es zu, daß nunmehr die Troglage in wesentlich abgeschwächer Form realisiert werden soll?

7. Die IABG (Industrieanlagenbetriebsgesellschaft) aus München hat die Auswirkungen der geplanten A 33 auf die Umwelt für die Kosten-Nutzen-Analyse des Bundesministers für Verkehr begutachtet.

Hält die Bundesregierung es nach wie vor für richtig, eine solche Unternehmung mit diesen Fragestellungen zu beauftragen?

8. Hält die Bundesregierung den Bau der A 33 und weiterer Autobahnen für ein geeignetes Mittel, um die Bekämpfung des fortschreitenden Waldsterbens zu unterstützen, und wenn nein, warum nicht?
9. Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß die Vernichtung von 534 000 m<sup>2</sup> Wald für die A 33 zwischen Bielefeld und Osnabrück angesichts sterbender Wälder heute noch vertretbar ist, und wenn ja, warum?
10. Hält die Bundesregierung die Zerstörung und Beeinträchtigung von Kulturdenkmälern, Feuchtbiotopen, Wäldern, Naherholungsräumen und landwirtschaftlicher Nutzfläche durch den Bau der A 33 nach wie vor für vertretbar?
11. Welche Auswirkungen wird der Bau der A 33 auf das Fahrgastaufkommen auf der parallel zur A 33 verlaufenden Bundesbahnstrecke Bielefeld–Osnabrück haben?

Bonn, den 14. Juli 1983

**Verheyen (Bielefeld)**

**Beck-Oberdorf, Schily, Kelly und Fraktion**