

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Verheyen (Bielefeld) und der Fraktion
DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/247 —**

Bau der A 33 Bielefeld – Osnabrück

Der Bundesminister für Verkehr – StB 21/00.02.10/22 B 83 – hat mit Schreiben vom 27. Juli 1983 die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

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?

Gegenüber dem Netzmodell der Prognose I wurde das Netzmodell der Prognose II entsprechend den Einschränkungen im Bedarfsplan 1980 um rd. 7 000 km Autobahn reduziert (Wegfall von rd. 5 000 km; Ersatz durch einfachere Planungen von rd. 2 000 km). Das bedingt, daß sich der gesamte Prognoseverkehr auf ein reduziertes Netz verteilen muß. Im Fall der A 33 hat sich insbesondere der Wegfall der parallel geplanten A 5 wie auch anderer entfallener bzw. reduzierter Maßnahmen in diesem Bereich verstärkend auf die Prognoseverkehrsbelastung ausgewirkt. Hinzu kommt ein allgemeiner Verkehrszuwachs zwischen den beiden Prognosezeiten.

2. Wie hoch wird nach Fertigstellung der A 33 der Entlastungseffekt auf der A 30 sein?

Nach der Netzberechnung kann davon ausgegangen werden, daß der Entlastungseffekt östlich Harderberg (A 33) in einer Größenordnung von etwa 30 v. H. liegen wird. Im wesentlichen Bereich ist kein nennenswerter Entlastungseffekt zu erwarten.

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?

In der Prognose II sind für die A 33 im Bereich Halle 17 500 Kfz/Tag ermittelt worden, für die L 782 folgende Verkehrsmengen:

zwischen A 33 und B 68 12 500 Kfz/Tag
zwischen B 68 (Halle) und
L 785 (Werther) 17 500 Kfz/Tag.

Prognoseverkehrsmengen für nachgeordnete Straßen dürfen jedoch nicht als Bemessungsgrundlage bewertet werden, da sie in der Modellrechnung nur als Einspeisung für die Bundesfernstraßen dienen.

Im übrigen wird die L 782 nach dem Bedarfsplan für die Landstraßen Nordrhein-Westfalens zwischen Halle und Werther 2streifig ausgebaut.

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?

Für die Aufnahme der A 33 in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen haben Transporte der Bundeswehr keine Rolle gespielt. Die Bundeswehr kann jede Straße, die entsprechend gebaut ist, im Rahmen ihres Bedarfs nutzen.

5. Hat der Bau von Autobahnen nach Auffassung der Bundesregierung in den achtziger Jahren vor allem auch die Funktion der Induzierung von Wachstumseffekten?

Die Bundesregierung bemüht sich darum, mit ihren Verkehrswegeinvestitionen – also auch mit dem Bundesautobahnbau – möglichst hohe Nutzenüberschüsse zu erzielen. Zu den Nutzenbereichen gehören z. B. Verkehrssicherheit, Erreichbarkeit, Zeitgewinn, Umweltschutz und Energieeinsparung. Besonders in Regionen mit einem Defizit an Infrastrukturausstattung und einer strukturellen Unterbeschäftigung tragen Verkehrswegeinvestitionen auch dazu bei, Arbeitsplätze zu erhalten und zu schaffen.

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 abgeschwächter Form realisiert werden soll?

Es ist zutreffend, daß infolge der Einstellung des Reisezugbetriebes zwischen Dissen/Bad Rothenfelde und Hörne eine Gradientenanhebung der Eisenbahntrasse für den Güterverkehr erwogen wird, wodurch die bisher geplante Troglage der A 33 in diesem Bereich in abgeschwächter Form möglich erscheint. Untersuchungen hierüber sind noch im Gange.

7. Die IABG (Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft) 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?

Die Bundesregierung beachtet bei der Vergabe von Untersuchungsaufträgen die Verdingungsordnung für Leistungen (VOL). Die Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft mbH (IABG) gehört zu den Instituten, die für die Erstellung einschlägiger Gutachten in Betracht kommen, da sie über Erfahrungen in der Beurteilung ökologischer Wirkungen von Verkehrsinfrastrukturprojekten verfügt.

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?

Die Frage unterstellt, daß die Ursachen des Waldsterbens geklärt sind. Tatsächlich ist dies nicht der Fall. Insbesondere ist die Ursächlichkeit von Stickoxyden aus Kfz-Abgasen nicht gesichert. Insoweit wird auf die Aussagen in dem Gutachten „Waldschäden und Luftverunreinigungen“ des Sachverständigenrates für Umweltfragen vom März 1983 hingewiesen. Möglicherweise gibt die vom Innenausschuß des Deutschen Bundestages geplante Anhörung von Sachverständigen weitere Aufschlüsse.

9. Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß die Vernichtung von 534 000 m² 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?

Bei der Planung von Bundesfernstraßen und den damit verbundenen Eingriffen in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild ist ein Zielkonflikt zwischen den raumordnerischen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Erfordernissen einerseits und den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege andererseits nicht immer zu vermeiden. Hierbei gilt es, eine Kompromißlösung zu finden unter weitestgehender Schonung der vorhandenen Ressourcen, wobei alle berührten Belange gegeneinander abzuwägen sind. Aussagen über die tatsächliche Inanspruchnahme von Waldflächen, wertvollen Biotopen etc. durch die A 33 Osnabrück–Bielefeld können erst nach Erarbeitung der Detailplanung, die in Nordrhein-Westfalen noch nicht abgeschlossen ist, gemacht werden.

Im übrigen werden gemäß § 8 des Bundesnaturschutzgesetzes landschaftspflegerische Begleitpläne in Abstimmung mit den Fachbehörden erarbeitet. Hierbei werden je nach Art und Umfang der Eingriffe in Natur und Landschaft entsprechende Ausgleichsmaßnahmen festgelegt. Dabei hat die Vermeidung erheblicher oder nachhaltiger Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes grundsätzlich Vorrang vor Ausgleichsmaßnahmen.

11. Welche Auswirkungen wird der Bau der A 33 auf das Fahrgastaufkommen auf der parallel zur A 33 verlaufenden Bundesbahnstrecke Bielefeld–Osnabrück haben?

Auf Antrag der Deutschen Bundesbahn hat der Bundesminister für Verkehr am 23. Juni 1983 die Einstellung des Reisezugbetriebes zwischen Dissen/Bad Rothenfelde und Hörne genehmigt. In Zukunft wird diese Verkehrsbeziehung mit Bussen bedient. Für den Streckenabschnitt zwischen Dissen/Bad Rothenfelde und Brackwede geht die Bundesregierung davon aus, daß durch den Bau der A 33 die Verkehrsteilung öffentlicher Verkehr/Individualverkehr nur noch geringen Änderungen unterworfen ist.