

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Sauermilch und der Fraktion DIE GRÜNEN

Bau der A 23 Itzehoe–Heide

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch war das Verkehrsaufkommen in beiden Richtungen über den Nord-Ostsee-Kanal auf der Grüntaler Hochbrücke, der Brunsbütteler Hochbrücke sowie auf den Fährverbindungen Hohenhörn, Hochdonn, Burg, Kudensee, Ostermoor und Brunsbüttel
 - a) im Jahr 1983,
 - b) im Jahr 1980,
 - c) im Jahr 1975,
 - d) im Jahr 1970?
2. Welches Verkehrsaufkommen prognostiziert die Bundesregierung für diese Kanalüberquerungen in den Jahren 1990, 1995 und 2000?
3. In welcher Relation steht dieses prognostizierte Aufkommen zu der zu erwartenden bundesweiten Änderung der Fahrleistungen?
4. Bei welchem Verkehrsaufkommen sind die oben genannten Kanalüberquerungskapazitäten jeweils erschöpft?
5. Wie haben sich die Verkehrsströme auf der B 5 in Dithmarschen seit Fertigstellung der Brunsbütteler Hochbrücke verändert?
6. Welches Verkehrsaufkommen erwartet die Bundesregierung auf der A 23 in Höhe der Kanalüberquerung 1988, und wie verteilt sich dann das Verkehrsaufkommen auf alle übrigen Kanalüberquerungen von Grüntal bis Brunsbüttel?
7. Ab welcher Höhe des Verkehrsaufkommens auf der A 23 zwischen Itzehoe und Heide gelten die Gesamtinvestitionen für diesen Bereich als wirtschaftlich? Welche Kriterien gehen in diese Wirtschaftlichkeitsberechnung ein?
8. Als Alternative zur A 23 kommt ein Ausbau der Grüntaler Hochbrücke und der Bau von Ortsumgehungen für die

Gemeinden Altersdorf und Heide im Zuge der B 204 in Betracht.

Hat die Bundesregierung diese oder andere Alternativen geprüft, falls ja, mit welchem Ergebnis?

9. Welche Kapazität hätte die B 204 nach dem in Frage 8 beschriebenen Ausbau, in welchem Jahr wäre diese erschöpft, und wodurch ist dies bedingt?
10. Wie hoch muß das Verkehrsaufkommen auf der Brunsbütteler Brücke sein, damit die Investitionen als wirtschaftlich zu gelten haben?

Bonn, den 1. Februar 1984

Sauermilch

Beck-Oberdorf, Schily, Kelly und Fraktion