

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sauermilch und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/945 —

Bau der A 23 Itzehoe–Heide

Der Bundesminister für Verkehr – StB 20/40.25.81.0023/20005 BM 84 – hat mit Schreiben vom 14. Februar 1984 die Kleine Anfrage im Benehmen mit dem gemäß Artikel 90 Grundgesetz für die Planung und den Bau von Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein zuständigen Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Planung und Bau neuer Bundesfernstraßen richten sich sowohl nach den erwarteten Verkehrsmengen als auch nach Kriterien der Raumordnung (Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen, Anbindung mit Erschließung strukturschwacher Gebiete) und der Verkehrssicherheit. In der Maßnahmenbewertung werden außerdem die regionalwirtschaftlichen wie auch die Umweltwirkungen erfaßt. Erst eine positive Gesamtbilanz der Wirkungen führt zur Anerkennung als Bedarf und zur Aufnahme in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen.

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?

Nach den amtlichen Verkehrsmengenkarten Schleswig-Holsteins betrug der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) des Jahres im Bereich der Grüntaler Hochbrücke (B 204)

1980: 5 763 Kfz/24 h, davon 942 Kfz Güterverkehr,
 1975: 4 250 Kfz/24 h, davon 572 Kfz Güterverkehr,
 1970: 5 072 Kfz/24 h, davon 752 Kfz Güterverkehr.

Der DTV des Jahres 1983 liegt bei rd. 6 200 Kfz/24 h, davon rd. 16 % Lkw-Anteil.

Verkehrsstärkeangaben für die Brunsbütteler Hochbrücke (B 5) liegen noch nicht vor. Die Brücke wurde am 31. Oktober 1983 eröffnet. Der volle Verkehrswert wird erst mit der Fertigstellung der neuen B 5 zwischen Wilster und der Hochbrücke, voraussichtlich 1985, erreicht werden.

Das Verkehrsaufkommen auf den Fähren Hohenhörn, Hochdonn, Burg, Kudensee, Ostermoor und Brunsbüttel wurde in Pkw-Einheiten ermittelt. Dabei wurden folgende Umrechnungsfaktoren zugrunde gelegt:

Krad = 0,5 Pkw-E, Pkw = 1,0 Pkw-E, Lkw und Omnibus = 2,0 Pkw-E, Lastzug = 3,5 Pkw-E.

Im einzelnen ergeben sich folgende Werte (in Pkw-E):

	1970	1975	1980	1983
Hohenhörn	153 701	197 283	269 553	394 200
Hochdonn	902 097	1 085 510	992 800	1 101 935
Burg	385 075	452 600	412 815	511 363
Kudensee	85 509	161 695	266 450	312 440
Ostermoor	599 330	891 965	1 338 820	1 188 805
Brunsbüttel	1 186 618	1 156 685	1 054 850	1 379 700

2. Welches Verkehrsaufkommen prognostiziert die Bundesregierung für diese Kanalüberquerungen in den Jahren 1990, 1995 und 2000?
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 Grünental bis Brunsbüttel?

Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung 1979/80 wurde für die Kanalquerung im Zuge der A 23 für das Jahr 1990 eine Prognosebelastung von ca. 13 400 Kfz/24 h (Güterverkehrsanteil ca. 20 %) ermittelt. Die Fähre Hochdonn (B 431) wird nach der Verkehrsumlagerung auf die A 23 eine Belastung zwischen 2 000 und 3 000 Kfz/24 h aufweisen.

Das Verkehrsaufkommen im Jahr 1990 wird im Bereich der Grünentaler Hochbrücke (B 204) ca. 1 500 Kfz/24 h, im Bereich der Brunsbütteler Hochbrücke (B 5) ca. 4 500 Kfz/24 h betragen.

Prognosewerte für die Jahre 1995 und 2000 liegen nicht vor. Ebenso können für die anderen genannten Fährverbindungen keine Prognosezahlen genannt werden.

3. In welcher Relation steht dieses prognostizierte Aufkommen zu der zu erwartenden bundesweiten Änderung der Fahrleistungen?

Bundesweit haben sich von 1970 bis 1983 die Fahrleistungen aller Kraftfahrzeuge um 47,9% erhöht; die der Pkw alleine stieg im gleichen Zeitraum um 51,7%. Im Zeitraum 1980 bis 2000 wird nach Prognosen für die Bundesverkehrswegeplanung ein weiterer Anstieg der Pkw-Fahrleistungen um 20% erwartet. Bei den Kanalquerungen insgesamt war im Zeitraum von 1970 bis 1983 ein Anstieg der Fahrleistungen um 40% zu beobachten. Es wird davon ausgegangen, daß die erwartete bundesweite Entwicklung sich auch entsprechend auf den Kanalquerungen zeigen wird.

4. Bei welchem Verkehrsaufkommen sind die oben genannten Kanalüberquerungskapazitäten jeweils erschöpft?

Die Leistungsfähigkeitsgrenze der Grünentaler Hochbrücke ist aufgrund der heutigen, aus bautechnischen Gründen notwendigen Verkehrsbeschränkungen bereits überschritten; die der Hochbrücke bei Brunsbüttel wird unter Berücksichtigung der zweistreifigen Anschlußstrecken und der Gradientenführung bei höchstens 20 000 Kfz/24 h liegen.

Die Kapazitätsgrenzen der einzelnen Kanalqueren durch Fähren betragen:

Hohenhörn:	128 Pkw-E/h
Hochdonn:	224 Pkw-E/h
Burg:	128 Pkw-E/h
Kudensee:	128 Pkw-E/h
Ostermoor:	112 Pkw-E/h (ab 1985)
Brunsbüttel:	270 Pkw-E/h

5. Wie haben sich die Verkehrsströme auf der B 5 in Dithmarschen seit Fertigstellung der Brunsbütteler Hochbrücke verändert?

Verkehrszählungen im Zuge der B 5 in Dithmarschen sind nach der erst vor drei Monaten erfolgten Eröffnung der Brücke Brunsbüttel noch nicht durchgeführt worden. Sie wären auch noch nicht aussagekräftig, da der volle Verkehrswert der Brücke erst mit Fertigstellung des gesamten Neubaues der B 5 zwischen Wilster und Brunsbüttel erreicht wird.

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?

Im Rahmen der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen wurde die A 23 von nördlich Itzehoe bis westlich

Heide (B 203) gesamtwirtschaftlich bewertet. In die Bewertung gingen folgende Komponenten ein:

- Primäre Kostenersparnisse (Fahrzeugbetriebskosten, Straßenunterhaltung),
- Beiträge zur Verkehrssicherheit,
- Verbesserung der Erreichbarkeit von zentralen Orten, Arbeits- und Erholungsstätten,
- Regionalwirtschaftliche Vorteile (Beschäftigungseffekte, regionale Präferenzierung),
- Umwelteffekte (Lärm, Abgas, innerörtliche Trennwirkung)
- Investitionskosten.

Für die A 23 wurde für den Abschnitt Itzehoe bis Heide bei einer mittleren Verkehrsmenge im Jahr 1990 von rd. 14 600 Kfz/24 h (rd. 20 % Güterverkehr) ein Nutzen/Kosten-Verhältnis je nach Gewichtung der einzelnen Komponenten von 2,9 bis 5,4 ermittelt. Eine Berechnung der Mindestverkehrsmenge, die zur Erzielung eines positiven Nutzen/Kosten-Verhältnisses vorhanden sein muß, wurde nicht durchgeführt.

8. Als Alternative zur A 23 kommt ein Ausbau der Grünentaler 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?

Im Rahmen der Voruntersuchungen zur Planung der A 23 ist neben verschiedenen anderen Alternativen auch der Ausbau der vorhandenen B 204 untersucht worden. Der Ausbau setzt den Bau von Ortsumgehungen für die Gemeinden Schenefeld, Gokels, Hanerau-Hademarschen, Albersdorf, Arkebek, Nordhastedt und Heide voraus und würde damit einem völligen Neubau der B 204 entsprechen. Die Untersuchungen kamen zu dem Ergebnis, daß – auch aus ökologischer Sicht – die geplante Trassenführung der A 23 vorteilhafter ist.

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?

Der Ausbau der B 204 stellt aus den vorgenannten Gründen keine brauchbare Alternative dar.

10. Wie hoch muß das Verkehrsaufkommen auf der Brunsbütteler Brücke sein, damit die Investitionen als wirtschaftlich zu gelten haben?

Die heutige und künftig zu erwartende Verkehrsmenge rechtfertigt den Bau der Brunsbütteler Brücke, auch unter Berücksichtigung der geplanten Kanalquerung im Zuge der A 23.