

Kleine Anfrage
des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN

Bau der A 46 Hemer–Brilon

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Mit welcher Veränderung des Fahrzeugaufkommens in der Bundesrepublik Deutschland rechnet die Bundesregierung bis zum Jahre 1990 und bis zum Jahre 2000
 - a) auf den Bundesfernstraßen,
 - b) auf der B 7 zwischen den Bereichen Hemer–Menden–Arnsberg–Meschede–Brilon, falls lediglich die A 46 – Ortsumgehungen von Neheim–Hüsten und Meschede gebaut werden,
 - c) auf der B 7 zwischen den Bereichen Hemer–Menden–Arnsberg–Meschede–Brilon, bei Fertigstellung der geplanten A 46,
 - d) auf der gebauten A 46 zwischen den entsprechenden Bereichen,aufgeschlüsselt in PKW- und LKW-Verkehr?
2. Welche Alternativen zur vorgesehenen Linie nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes werden zur Zeit in den Abschnitten Uentrop–Wennemen geplant? Kann die Bundesregierung bestätigen, daß für den Bereich Olpe nur noch eine Tunnellösung in Frage kommt und ab Velmede nur noch ein zweispuriger Neubau?
3. Bei der letzten Bedarfsplanfortschreibung im Jahre 1980 wurde lediglich eine gesamtwirtschaftliche Untersuchung für den Bereich Uentrop–Brilon durchgeführt.
Ist die Bundesregierung bereit, bei der anstehenden Fortschreibung des Bedarfsplanes alle in der Baustufe Ib befindlichen Teilbereiche der A 46 zwischen Hemer und Brilon zu überprüfen? Wenn nein, warum nicht?
4. Mit welchem Rückgang des Verkehrsaufkommens auf der Bundesbahnstrecke Neheim–Hüsten–Brilon rechnet die Regierung
 - a) beim Personenverkehr,
 - b) beim Güterverkehrnach Fertigstellung der A 46?

5. Der Bedarf für die A 46 wird in der Hauptsache aus der Erschließungsfunktion für das Hochsauerland und der Entlastung von Ortsdurchfahrten im Zuge der B 7 hergeleitet.
 - a) Inwieweit kann die Bundesregierung anerkennen, daß das Hochsauerland und Sauerland durch die bereits bestehenden, nicht ausgelasteten Autobahnen A 44 und A 45 und durch die zahlreichen Bundesstraßen sowie der Ruhrtalbahnstrecke bereits gut erschlossen ist?
 - b) Um wieviel Prozent werden die Ortsdurchfahrten im Zuge der B 7 in Hemer, Menden, Neheim-Hüsten, Arnsberg, Meschede, Brilon entlastet, wenn die gesamte A 46 gebaut ist?
 - c) Um wieviel Prozent lägen die jeweiligen Entlastungen höher, wenn statt der A 46 für diese Städte Ortsumgehungsstraßen gebaut würden, die auch für die Kurzstreckenfahrten eine hohe Attraktivität besäßen?
6. Die Bedeutung der Raumwirksamkeit und wirtschaftlichen Impulse von neuen Fernstraßen ist laut wissenschaftlichen Untersuchungen (z.B. Lutter-Gutachten, Studie des Verkehrswissenschaftlers Norbert Walter) bisher überschätzt worden.
 - a) Mit welchen konkreten Wachstumseffekten für das Hochsauerland und Sauerland rechnet die Bundesregierung nach Fertigstellung der A 46?
 - b) Wie viele neue Industrie- und Gewerbeanlagen werden aufgrund einer zur B 7 und A 44 parallel gelegenen neuen A 46 sich im Märkischen Kreis und Hochsauerlandkreis ansiedeln, und wie viele Arbeitsplätze werden geschaffen?
 - c) Inwieweit muß der Einzelhandel in den betroffenen Städten entlang der A 46 mit einer Käuferanwanderung in die Oberzentren Hagen und Dortmund rechnen, und wie hoch wird der finanzielle Kaufkraftverlust für die Städte Hemer, Menden, Neheim-Hüsten, Arnsberg, Freienohl, Meschede, Olsberg, Brilon sein?
7. Durch den Bau und das Befahren der A 46 werden viele Erholungsgebiete zerstört bzw. in ihrer Funktion erheblich beeinträchtigt.
 - a) In welcher Größenordnung bezüglich der Beeinträchtigung durch
 - Überbauung,
 - Lärm und
 - Abgasesowie der Natur- und Landschaftszerstörung sind Naherholungs- und Erholungsgebiete von der geplanten Autobahn betroffen?
 - b) Mit welchem Rückgang des Fremdenverkehrs bei Wochenend- und Langzeiturlaubern muß in diesen Gebieten, speziell im Arnsberger Wald, Olpe, Ebersberg gerechnet werden?

- c) Wie viele Arbeitsplätze würden in den betroffenen Orten im Fremdenverkehrsgewerbe verlorengehen?
8. Für den geplanten Abschnitt Menden–Neheim–Hüsten sind in einer landschaftspflegerischen Voruntersuchung verschiedene Varianten untersucht worden. Aufgrund der Entscheidung des Arnsberger Stadtrates wird die Variante II von dem Landschaftsverband Westfalen–Lippe favorisiert.
- a) Inwieweit teilt die Bundesregierung die Aussage der Untersuchung, daß Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe beim Bau der Variante II nicht möglich sind und ein Ersatz im Hochsauerlandkreis und Märkischen Kreis nicht geschaffen werden kann?
 - b) Inwieweit stimmt die Bundesregierung der ursprünglichen zusammenfassenden Bewertung der Untersuchung von Variante I und II zu, daß aufgrund der schweren und nachhaltigen Eingriffe, die weder ausgleichbar noch ersetzbar sind, die Planung dieser beiden Varianten abzulehnen ist (siehe Seite 74 der Studie)?
 - c) Wie will die Bundesregierung trotz dieser eindeutigen Ergebnisse bei einer Realisierung der Variante II nicht gegen den § 8 Abs. 3 des Bundesnaturschutzgesetzes, der den Ausgleich oder Ersatz vorschreibt, verstößen?
9. Die geplante A 46 greift nachhaltig in den Naturhaushalt ein und verursacht verschiedene negative ökologische Auswirkungen.
- a) Wie viele und welche Feuchtgebiete werden in den einzelnen Planungsabschnitten auf der Trasse Hemer–Brilon zerstört?
 - b) Wie viele Hektar Wald müssen in den einzelnen Teilbereichen abgeholt werden, und wie hoch ist hierbei der Laubholzanteil?
 - c) Welche ökologischen Gutachten sind bisher mit welchen Ergebnissen für die jeweiligen Teilabschnitte erstellt worden, und zu welchen Ergebnissen kommen diese?
 - d) Inwieweit sind von dem Bau und der Benutzung der A 46 sensitive Biotope betroffen, in denen Arten der Roten Liste NRW leben, und um welche Arten handelt es sich?
 - e) In welchem Ausmaß trägt die A 46 zu einem weiteren qualitativen und quantitativen Artenschwund in Hochsauerland und Sauerlandregion bei?
 - f) In welcher Form sind bisher bei der Beurteilung eines Bedarfs einer A 46 die negativen Folgen für den Naturhaushalt berücksichtigt worden?

Bonn, den 3. April 1984

Drabiniok
Beck-Oberdorf, Schily, Kelly und Fraktion

