

**Kleine Anfrage**  
**des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN**

**Fortschreibung des Bedarfsplanes für Bundesfernstraßen**

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes im Jahre 1980 ist für eine Reihe von Fernstraßenprojekten eine Kosten/Nutzen-Analyse durchgeführt worden.
  - a) Welche Projekte wurden insgesamt bei der Fortschreibung mit welchen Ergebnissen untersucht?
  - b) In welcher Relation steht die Länge aller überprüften Projekte, nach Autobahnen und Bundesstraßen getrennt, zu der Gesamtlänge der noch geplanten Bundesfernstraßen?
2. Für die Beratungen des Bedarfsplanes '80 hat dem Verkehrs-ausschuß eine Übersicht der gesamtwirtschaftlichen Einzelprojektbewertung zur Verfügung gestanden.
  - a) Weshalb sind in dieser Zusammenstellung nur Projekte, die gesamtwirtschaftlich positiv oder neutral bewertet wurden, zu finden und nicht auch Fernstraßen, deren Kosten/Nutzen-Verhältnis bei allen Wichtungen negativ war?
  - b) In welcher Form haben die gesamtwirtschaftlich negativ beurteilten Projekte überhaupt Eingang in die Beratung des Verkehrsausschusses zur Bedarfsplanfortschreibung gefunden?
3. Auch für die A 1 (Tondorf–Mehren) hat eine Bewertung stattgefunden. Das Ergebnis der Kosten/Nutzen-Verhältnisse lag bei allen Alternativwichtungen unter 1 (0,6 – 0,3 – 0,9).
  - a) Wie erklärt die Bundesregierung, daß der Bewertungsbogen zur Kosten/Nutzen-Analyse der A 1 nicht in den Bewertungsunterlagen des Verkehrsausschusses zu finden ist?
  - b) War der Verkehrsausschuß bei der Bedarfsplanberatung über dieses gesamtwirtschaftliche Ergebnis der A 1 informiert?
  - c) Weshalb befindet sich die A 1, Abschnitt Tondorf–Mehren, in dem Bedarfsplan trotz der negativen Kosten/Nutzen-Bewertung?

- d) Gibt es weitere Projekte, die – obwohl sie gesamtwirtschaftlich negativ bewertet wurden – in den Bedarfsplan aufgenommen wurden, und ist der Verkehrsausschuß über die Bewertung dieser Projekte informiert worden? Falls ja, welche Gründe waren jeweils ausschlaggebend für die Aufnahme?
4. In der Kleinen Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN „Finanzzuschüsse des Bundes für Straßenbauvorhaben“ (Drucksache 10/254) antwortete die Bundesregierung auf die Frage nach den Kriterien für die Bewilligung von Mitteln für den Fernstraßenbau: „Voraussetzung für die Finanzierung von größeren Neu- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen ist ein positives Ergebnis einer ökonomischen Bewertung, also ein Überwiegen der Vorteile gegenüber den Nachteilen“.
- Wie ist diese Aussage der Bundesregierung in Einklang zu bringen mit der Tatsache, daß die A 1 in den Bedarfsplan aufgenommen wurde und als Bundesfernstraße vom Bund finanziert werden soll?
5. Bei der gesamtwirtschaftlichen Bewertung sind auch Beiträge des Umweltschutzes (Nu) durch neue Fernstraßen auf der Nutzenseite in die Berechnung eingegangen. Dabei sind lediglich Mehr- oder Minderleistungen durch Kohlenmonoxid und Lärm sowie inhaltlich Trennwirkungen erfaßt worden.
- Inwieweit glaubt die Bundesregierung, die komplexen Einwirkungen von Straßen und KFZ-Verkehr auf die Umwelt durch diese simplifizierende Auswahl von Komponenten überhaupt abschätzen, geschweige denn berechnen zu können?
  - Sind bei der Kosten/Nutzen-Analyse die Eingriffe infolge einer Baumaßnahme auf den Naturhaushalt, die Tier- und Pflanzenwelt und die Landschaft sowie die Bedrohung seltener Arten und wertvoller Biotope berücksichtigt worden? Wenn nein, warum nicht?
  - Wenn ökologische Kriterien nicht berücksichtigt worden sind, wie steht die Bundesregierung zu dem Widerspruch, der sich aus den anderslautenden Äußerungen von seiten des Bundesverkehrsministeriums ergibt, insbesondere in der Broschüre „Straßenbau für den Bürger – mit dem Bürger“: „Die zu erwartenden Eingriffe in Umwelt, Natur und Landschaft sind zu bewerten und gegenüber den wirtschaftlichen Wirkungen abzuwägen“?
  - In welchem Zusammenhang ist hierbei die IABG-(Industrieanlagen Betriebsgesellschaft-)Analyse zu sehen? Nach welchen Kriterien ist die IABG-Analyse gewichtet worden, und welche konkrete Rolle hat diese bei der Entscheidung über die einzelnen Projekte gespielt?
6. Der nächsten Fortschreibung werden Prognosedaten des PROGNOS-Instituts, Basel, zugrunde gelegt. Dabei wurde von

seiten des Bundesverkehrsministeriums ein Katalog von Annahmen zu den wesentlichen Grundzügen der zukünftigen Verkehrspolitik vorausgesetzt.

- a) Um welche Annahmen hat es sich, bezogen auf die Verkehrswegepolitik allgemein und den Bundesfernstraßenbau im besonderen, konkret gehandelt?
- b) Wird die Bundesregierung anhand von oberen und unteren Prognosealternativen auch entsprechend eine mit jeweils zwei alternativen Kosten/Nutzen-Untersuchungen zu jedem Projekt durchführen?

Wenn nein, warum nicht?

7. a) Welche Aus- und Neubauprojekte, getrennt nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen, werden bei der Fortschreibung im Jahre 1985 überprüft?

Für welche Maßnahmen wird eine ökologische Risikenuntersuchung erstellt?

- b) Welche Gesamtlänge haben alle noch geplanten Autobahn- und Bundesstraßenprojekte, und wieviel Prozent werden davon bei der Fortschreibung überprüft?
- c) Für wie viele Kilometer geplante Autobahn und Bundesstraßen ist bereits ein Linienbestimmungsverfahren abgeschlossen, und für wie viele Kilometer ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt?
- d) In welchem Verhältnis steht der geplante Aus- und Neubau von Fernstraßen zu den prognostizierten Verkehrsaufkommen?

8. Der Bau und Ausbau von Straßen induziert direkt und indirekt neuen Verkehr, der gesellschaftliche Folgekosten nach sich zieht.

- a) In welcher Form sind diese Kosten, z. B. Unfallfolgekosten, Verluste bei Forst- und Landwirtschaft durch KFZ-Emissionen, bisher berücksichtigt worden?
- b) Ist die Bundesregierung bereit, in Zukunft solche zusätzlichen Kriterien mit einfließen zu lassen, wie sie beispielhaft beim Verfahren zur Abwägung der Belange beim Straßenbauvorhaben, entwickelt von der Aktionsgemeinschaft Natur und Umwelt, berücksichtigt worden sind, und um welche handelt es sich?

Bonn, den 23. Mai 1984

**Drabiniok**  
**Schoppe, Dr. Vollmer und Fraktion**

