

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN

Geplante B 239 n Herford–Bad Meinberg

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie erklärt die Bundesregierung die erhebliche Differenz der Prognosedaten für das Jahr 1990 des Bundes, 28 000 Kfz/Tag gemäß Ausbauplan '75, und den Prognosen der Städte Bad Salzuflen und Lage, 10 200 bis 13 000 Kfz/Tag, auf der B 239 n zwischen der A 2 und Detmold?
2. Inwiefern hat die Bundesregierung bei der bisherigen Planung berücksichtigt, daß
 - a) nach Fertigstellung der L 712 (Ostwestfalenstraße) eine zusätzliche Verbindungsachse zwischen Herford–Steinheim besteht, die den Bau der B 239 n überflüssig macht,
 - b) zusätzliche Seitenstreifen an der vorhandenen B 239 eine ausreichende Kapazitätsausweitung für einen eventuellen Verkehrszuwachs darstellt (s. Prof. Dr.-Ing. H. Strack „Gutachterliche Stellungnahme zum Ausbau des Bundesstraßennetzes im Raum Lage/Lippe“, Bonn, Februar 1981)?
3. Welchen Niederschlag haben die neuen Erkenntnisse des Verkehrswissenschaftlers Horst Luther bei der Ermittlung des Bedarfs für eine 4spurige B 239 n im Hinblick auf die regionale Wirtschaft gefunden?
4. Welche Arbeitsplätze werden nach dem geplanten Bau real neu geschaffen?
5. Wie rechtfertigt die Bundesregierung die weitere Zerstückelung der Landschaft im Kreis Lippe, und welche konkreten Auswirkungen auf den Naturhaushalt sind zu erwarten?
6. Weshalb ist die Bundesregierung nicht bereit, die B 239 n einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen?
7. Inwieweit sind bei der Kostenwirksamkeitsberechnung zur B 239 n die langfristigen volkswirtschaftlichen Folgekosten, wie landwirtschaftlicher Produktionsausfall, Straßenunterhaltungs- und Reparaturkosten, Personalkosten für Polizei, Straßenmeisterei, Umweltschäden durch höhere Verkehrszahlen,

bedingt durch ein für das Auto verbessertes Infrastrukturnetz, Beeinträchtigung von Grundwassergebieten, Versiegelung der Landschaft, berücksichtigt worden?

8. Ist die Bundesregierung der Ansicht, daß die B 239 n bei der Bundesfernstraßenbedarfsplan-Überprüfung 1985 wiederum wie 1980 allein mit Hinweis auf ihren „fortgeschrittenen Planungsstand“ und ohne Durchführung einer Nutzen-Kosten-Analyse als Straßenbaumaßnahme der Dringlichkeitsstufe Ia/Ib fortgeschrieben werden darf, obwohl die letzte Überprüfung schon zehn Jahre zurückliegt und die damals zugrundegelegten Prognosezahlen (28 000 Kfz für 1990) durch inzwischen erfolgte Zählungen völlig unrealistisch erscheinen?
9. Von welchen Prognosewerten geht die Bundesregierung inzwischen für die Jahre 1990 und 2000 aus, und wie hoch wäre der Auslastungsgrad der 4spurigen B 239 n?
10. Welchen Ausbaustandard und welche Dringlichkeit bezüglich der geplanten Bundesstraße wird das Bundesverkehrsministerium dem Deutschen Bundestag zur Fortschreibung des Bedarfsplans vorschlagen?
11. Mit welchen Baubeginnen auf den geplanten Abschnitten zwischen Herford und Bad Meinberg muß bei Annahme dieses Vorschlags gerechnet werden?

Bonn, den 16. August 1984

Drabiniok

Schoppe, Dr. Vollmer und Fraktion