

Kleine Anfrage
des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN

Planung und Bau der A 60/B 50n Bitburg–Wittlich–Hunsrückhöhenstraße

Wir fragen die Bundesregierung:

I. Prognose/Bedarf

Die bei der letzten Fortschreibung des Bedarfsplans erstellte Nutzen-Kosten-Analyse vom 7. November 1979 weist für den Bereich Bitburg–Hochscheid ein für das Jahr 1990 prognostiziertes Kfz-Aufkommen von 9 200 bis 9 900 pro 24 Stunden aus. Im Planfeststellungsbeschuß für den Abschnitt Landscheid–Altrich wird sogar von nur 7 000 Kfz/24 h ausgegangen.

1. Mit welchem Verkehrsaufkommen in den Jahren 1990 und 2000 rechnet die Bundesregierung heute
 - a) im Bereich Bitburg–Wittlich,
 - b) auf der Strecke Wittlich–Hochscheid?
2. Inwieweit konnte das im Jahre 1979 prognostizierte Verkehrsaufkommen die Planung und den Bau einer vierspurigen Autobahn bis zur bestehenden A 1/A 48 legitimieren?
3. Welche Werte des Kfz-Aufkommens rechtfertigen im allgemeinen den Bau
 - a) einer zweispurigen Bundesstraße,
 - b) einer vierspurigen Bundesstraße,
 - c) einer vierspurigen Autobahn,
 - d) einer sechsspurigen Autobahn,bezogen auf die üblichen Regelquerschnitte?
4. Welche Bereiche der geplanten A 60 und B 50n werden im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplans überprüft?
5. Für welche Abschnitte wird eine ökologische Risikobewertung erstellt?

II. Umweltverträglichkeitsprüfung

6. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß für die A 60/B 50n im Bereich Bitburg–Hochscheid eine Umweltverträglich-

- keitsprüfung durchgeführt worden ist? Wenn ja, wie hat die Prüfung konkret ausgesehen?
7. Welche konkreten Gutachten – insbesondere geologische für die Moselbrüche (Steilhang bei Ürzig) und kleinklimatologische zu Auswirkungen u.a. auf den Weinbau – sind für die A 60/B 50n bisher erstellt worden (Quellenangabe)?
 8. Ist die Bundesregierung bereit,
 - a) zur A 60/B 50n,
 - b) bei der zukünftigen Planung von Bundesfernstraßen eine Umweltverträglichkeitsprüfung analog der EG-Richtlinie (EG-Dok. Nr. 7972/80) zu erstellen? Wenn nein, wie soll die Umweltverträglichkeit bei anstehenden Projekten geprüft werden?
- III. Ökologische Bedenken***
- Die geplante A 60/B 50n greift nachhaltig in den Wasser- und Naturhaushalt ein und verursacht negative ökologische Auswirkungen.
9. Wie viele und welche Feuchtgebiete werden in den einzelnen Planungsabschnitten zerstört?
 10. Wie viele Hektar Wald müssen in den einzelnen Planungsabschnitten abgeholtzt werden, und wie hoch ist dabei der Laubholzanteil?
 11. Welche ökologischen Gutachten sind bisher für die jeweiligen Teilabschnitte erstellt worden, und zu welchen Ergebnissen kamen diese?
 12. Inwieweit sind von dem Bau und von dem Betrieb der A 60/B 50n empfindliche Biotope betroffen, in denen Arten der Roten Liste leben, und um welche Arten handelt es sich?
 13. In welchem Ausmaß tragen Bau und Betrieb der A 60/B 50n zu weiterem qualitativen und quantitativen Artenschwund im Eifel-, Mosel- und Hunsrückgebiet bei?
 14. In welcher Form sind bisher bei der Beurteilung eines Bedarfsplans der A 60/B 50n die negativen Folgen für den Naturhaushalt berücksichtigt worden?
 15. Welche Bedenken hat die Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und Landschaftsökologie, Bonn-Bad Godesberg, zur Planung der A 60/B 50n geäußert, und wie steht die Bundesregierung zu diesen Bedenken?
 16. Wie der amtlichen Waldfunktionskarte der Bezirksregierung Trier zu entnehmen ist, werden durch den Bau der A 60/B 50n und das spätere Befahren derselben Wasserschutzgebiete, Wasserschongebiete der Landesplanung, wasserwirtschaftlich schutzbedürftige Flächen in ihrer Funktion erheblich beeinträchtigt bzw. zerstört.
Um welche Fläche in welcher Größe handelt es sich?

17. Wie wird die Bundesregierung sicherstellen, daß eine ökologische Beeinträchtigung und eine Gefährdung der Trinkwasserversorgung ausgeschlossen werden?
18. Welche wasserwirtschaftlichen Untersuchungen mit welchen Ergebnissen sind bereits erstellt worden?

IV. Forst-, Landwirtschaft und Weinbau

19. Wie viele Hektar
 - a) landwirtschaftliche,
 - b) forstwirtschaftliche,
 - c) weinbaulicheNutzfläche werden in den einzelnen Abschnitten durch den Bau der A 60/B 50n direkt verlorengehen?
20. Wie groß werden die zusätzlichen Verluste infolge der Zerschneidungseffekte, Immissionenbelastungen, Beeinträchtigungen durch tiefe Einschnitte und Dammaufschüttungen etc. für
 - a) die Landwirtschaft,
 - b) die Forstwirtschaft und
 - c) den Weinbauim einzelnen sein?

21. Wie viele Arbeitsplätze werden aufgrund dieser direkten und individuellen Auswirkungen nach Meinung der Bundesregierung
 - a) in der Landwirtschaft,
 - b) in der Forstwirtschaft und
 - c) im Weinbauvernichtet?

22. Wie viele bäuerliche Betriebe werden in diesem Raum verlorengehen?

23. Gibt es Untersuchungen, die auch die Auswirkungen auf die von der Landwirtschaft abhängigen Arbeitsplätze (z. B. Landmaschinenproduktion, -handel, Werkstätten, Futtermittelvertrieb) untersucht haben?

Wenn ja, mit welchen Ergebnissen?

V. Fremdenverkehr/Wirtschaft

24. In welcher Größenordnung sind Naherholungs- und Fernerholungsgebiete durch die Fernstraßenplanung betroffen, und welche konkreten Belastungen werden zusätzlich hervorgerufen?
25. Mit welchem Rückgang des Fremdenverkehrs bei
 - a) Wochenendurlaubern,
 - b) Langzeiturlaubernmuß in diesen Gebieten gerechnet werden?

26. Wie viele Arbeitsplätze würden in den betroffenen Gebieten im Fremdenverkehrsgewerbe verlorengehen?
27. Die Bedeutung von Raumwirksamkeit und wirtschaftlichen Impulsen durch neuen Fernstraßenbau ist – wie die Horst/Lutter-Studie untermauert – bisher überschätzt worden. Zu diesen Schlüssen kommt auch neuerdings das Gutachten des Verkehrswissenschaftlers Norbert Walter, der die wirtschaftlichen Folgewirkungen der A 48 Koblenz–Trier untersucht hat.
Mit welchen konkreten Wachstumseffekten für die Südwest-Eifel und den Hunsrück rechnet die Bundesregierung nach Fertigstellung der A 60/B 50n?
28. Wie viele neue Industrie- und Gewerbeanlagen werden sich aufgrund einer parallel zur B 50 gelegenen neuen A 60/B 50n im Eifel- und Hunsrückgebiet ansiedeln, und wie viele Arbeitsplätze werden hier geschaffen?
29. Eine bestehende A 60/B 50n verkürzt die Fahrzeiten für Container- und Frachtverkehr zu dem Antwerpener Hafen.
Wie viele Arbeitsplätze gehen durch den Bau der A 60/B 50n in den deutschen Nordseehäfen Bremen und Hamburg verloren?
30. Inwieweit muß der Einzelhandel in den betroffenen Orten entlang der A 60/B 50n mit einer Käuferabwanderung in andere Oberzentren (z. B. Trier) rechnen, wie er bereits nach Eröffnung der A 48 erfolgte?
31. Wie hoch wird der finanzielle Kaufkraftverlust für die betreffenden Orte sein?

VI. Planung

Im kürzlich erlassenen Planfeststellungsbeschuß für den Abschnitt Landscheid–Altrich ist eine Anbindung der A 60 an die B 49 vorgesehen und somit der Planungsabschnitt gegenüber dem Plan des Anhörungsverfahrens um ca. 2 km gekürzt.

32. Was sind die Gründe für diese Änderung?
33. In welcher Form ist nun ein möglicher Weiterbau geplant?
34. In welchen zeitlichen Räumen soll die A 60/B 50n hinsichtlich
 - a) des §-16-Verfahrens,
 - b) des Planfeststellungsverfahrens,
 - c) des Planfeststellungsbeschlusses,
 - d) des Baubeginns,
 - e) des Bauendesfür die einzelnen Teilabschnitte realisiert werden?
35. Welche konkreten Alternativen sind zu der jetzt vorgesehenen Planung dieser Bundesfernstraße bisher mit welchen Ergebnissen untersucht worden?

Bonn, den 12. November 1984

Drabiniok

Schoppe, Dr. Vollmer und Fraktion