Deutscher Bundestag
10. Wahlperiode

Drucksache 10/4857

29. 01. 86

Sachgebiet 912

Änderungsantrag

der Abgeordneten Schulte (Menden), Senfft und der Fraktion DIE GRÜNEN

zur zweiten Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen – 3. FStrAbÄndG – — Drucksachen 10/4389, 10/4734 —

Der Bundestag wolle beschließen:

Zu Artikel 1:

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wird wie folgt geändert:

Die A 60, Winterspelt–Wittlich (A 1), 1. und 2. Fahrbahn, wird aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gestrichen.

Bonn, den 29. Januar 1986

Schulte (Menden)
Senfft
Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion

Begründung

Mangelnder Bedarf

In der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN zur Planung der A 60/B 50 neu, Drucksache 10/2672, wird das voraussichtliche Verkehrsaufkommen für den Abschnitt Bitburg–Hochscheid mit 9 200 bis 9 900 Fahrzeugen pro Tag für das Jahr 1990 prognostiziert. Selbst bei einem vierspurigen Ausbau rechnet die Bundesregierung mit nur 11 300 Kfz/24 h für den Zeitraum 1990 bis 2000 im Abschnitt Bitburg–Wittlich.

Wirtschaftlichkeit

Für das Projekt A 60 hat das Bundesverkehrsministerium in seiner Bewertung vom 18. März 1985 ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,87 ermittelt. Nach Angaben des Ministeriums können unter Berücksichtigung der vorhandenen Mittel nur Projekte mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis höher als 4 verwirklicht werden. Nur in

strukturschwachen Räumen könnte dieser Wert bis auf 1,0 reduziert werden.

Bedarfseinstufung

In dem Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes '85 wurde das Projekt A 60 nach der Beurteilung gemäß dem bundeseinheitlichen Kriterienkatalog nicht als vordringlicher Bedarf eingestuft. Im Kabinettsbeschluß vom 18. September 1985 erscheint die A 60 zumindest teilweise als vordringlicher Bedarf, der neue Nutzen/Kosten-Quotient wurde auf 1,1 angehoben.

Aus der Tagespresse ist bekannt, daß der rheinland-pfälzische Wirtschafts- und Verkehrsminister, die Industrie- und Handelskammer Trier und einzelne CDU-Politiker des Raumes beim Bundesverkehrsministerium für diese Autobahn interveniert haben.

Da zwischenzeitlich keine neuen Sachverhalte eingetreten sind, die zu einer anderen Bewertung dieses Projekts hätten führen können, ist anzunehmen, daß die Neueinstufung aus sachfremden Gründen und parteipolitischen Rücksichtnahmen erfolgt ist.

Kostenschätzung

Das Bundesministerium gibt in seiner Projektliste die Investitionskosten für dieses Vorhaben mit 317,8 Mio. DM an. Nach Ansicht von Fachleuten müßte man im Mittelgebirgsraum mit Baukosten von etwa 20 Mio. DM/km rechnen. Das wären allein für die Strecke Bitburg–Wittlich 560 Mio. DM! Aufgrund dieser vermutlich höheren Kosten ergibt sich natürlich ein wesentlich kleinerer Nutzen-Kosten-Faktor.

Umweltverträglichkeit

Umweltverträglichkeitsprüfungen nach dem EG-einheitlichen Richtlinienentwurf liegen für dieses Projekt nicht vor. Die Bundesregierung erklärt lediglich, daß die Umweltverträglichkeit auf allen Planungsstufen mit immer engerem räumlichem Bezug geprüft würden.

Akzeptanz durch die Bevölkerung

Gegen das Projekt A 60 hat eine Bürgerinitiative 12 000 Unterschriften gesammelt, die auf Verlangen vorgelegt werden können. Im Planfeststellungsverfahren Landscheid–Wittlich haben mehr als 3 000 Bürger Einwendungen erhoben. Gegen den Planfeststellungsbeschluß haben 13 Bürger beim Verwaltungsgericht Klage erhoben.

Rechtliche Bedenken nach § 3 Bundesfernstraßengesetz

In § 3 des Bundesfernstraßengesetzes hat der Gesetzgeber eindeutig erklärt, daß der Bundesfernstraßenbau allein den Verkehrsbedürfnissen zu dienen habe. Er darf also nicht als Mittel der Strukturpolitik eingesetzt werden. Außerdem belegen wissenschaftliche Untersuchungen, daß der Autobahnbau kaum zur Steigerung des Bruttoinlandsproduktes einer Region beiträgt, jeden-

falls nicht in einem Umfange, der den hohen Kostenaufwand des Autobahnbaues und die hohen Folgekosten volkswirtschaftlich rechtfertigen.

Das für den Fernstraßenbau vorgesehene Investitionsvolumen im Bundesverkehrswegeplan '85 ist zu verringern um die für das genannte Projekt angesetzten Mittel.

Die Einsparungen werden für Alternativvorschläge, Investitionen bei der Eisenbahn (insbesondere zur Modernisierung von Nah- und Regionalverkehrsstrecken) und für Investitionszuschüsse in den Bereichen ÖPNV und Verkehrsberuhigung verwandt.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333