

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Daniels (Regensburg) und der Fraktion DIE GRÜNEN

Geplanter Ausbau der A 6 von Amberg nach Waidhaus

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Wie hoch ist die Verkehrsbelastung der bestehenden Bundesstraße 14 (B 14) auf den Streckenabschnitten Amberg–Wernberg und Wernberg–Waidhaus?
b) Wie groß ist der LKW-Anteil auf diesen Strecken?
c) Auf welche Erhebungen aus welchen Jahren beruft sich die Bundesregierung bei diesen Zahlenangaben?
2. Entspricht dieses Verkehrsaufkommen einem für eine Bundesstraße mittleren, hohen oder sehr hohen Verkehrsaufkommen?
3. Wie beurteilt die Bundesregierung demnach den bestehenden sowie den zu erwartenden Bedarf für einen Ausbau der A 6 nach den bisher bekanntgewordenen Planungen?
4. Wie lauten die wesentlichen Aussagen der Kosten-Nutzen-Analyse für die A 6 von Hermann Lobinger (staatlicher Rechnungsprüfer)?
5. Wurde diese Analyse bei der Planung zum weiteren Autobahnausbau herangezogen, und wenn nein, warum nicht?
6. Welche Stellung bezieht die Bundesregierung zu dem Vorschlag, bestehende und eventuell zu erwartende höhere Verkehrsströme dadurch zu bewältigen, daß die bestehende B 14 besser ausgebaut wird (Ausstattung mit einer LKW-Kriechspur, Nordumgehung für Waidhaus, Untertunnelung des Burgberges in Wernberg) und der Güterverkehr dieser Strecke weitgehend auf die Schiene verlagert wird?
7. a) Wie groß ist der Landverbrauch für die in Planung befindliche Autobahnstrecke Amberg–Waidhaus?
b) Wie viele Hektar davon sind landwirtschaftliche Nutzfläche?
c) Wie viele Hektar davon entfallen auf wertvolle Biotope?
8. In welchem Ausmaß werden durch die geplante A 6 nach Kenntnis der Bundesregierung ausgewiesene Landschafts-

schutzgebiete wie das Naabtal zwischen Wernberg und Pfreimd, der Hochwasserspeicher Schmidgaden und das Magdalenental beeinträchtigt?

9. a) Wie bewertet die Bundesregierung unter Kosten- und Landschaftsschutzaspekten eine mögliche Alternativtrasse für den Streckenabschnitt Amberg–Pfreimd mit einem Ausbau der B 85 nach Schwandorf und einer Überführung auf die bestehende A 93?
- b) Welches Gewicht mißt die Bundesregierung der Forderung des oberpfälzischen Regierungspräsidenten bei, der eine ernsthafte Prüfung dieser Alternativtrasse befürwortet?
10. a) Welche Zielbestimmungen besitzen die Verkehrsströme in dieser Region, und welche sind die genauen Ziel- und Quellgebiete für den Lkw-Verkehr?
- b) Ist die Bundesregierung bereit, nach dem Vorbild Österreichs an der Grenze zur Tschechoslowakei den Lkw-Verkehr auf „Rollende Landstraße“, also die Bahn, zu verlagern?
- c) Gibt es konkrete Überlegungen, eine „Rollende Landstraße“ Furth im Wald Richtung Frankfurt am Main/Stuttgart einzurichten?
11. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung
 - a) für die Einrichtung durchgehender Züge und Triebwagen auf einer Strecke Floß–Welden–Nürnberg bzw. Eslarn–Waidhaus–Nürnberg,
 - b) für die Einrichtung einer neuen Fernverbindung Frankfurt am Main–Prag auf der Strecke Würzburg–Bamberg–Neuenmarkt/Wirsberg–Bayreuth–Marktdorfitz sowie einer „Rollenden Landstraße“ auf dieser Strecke,
 - c) durchgehende Interregio-Züge Frankfurt am Main–Nürnberg–Furth–Prag und München–Prag mit Koppelung in Schwandorf einzurichten, um die mangelhaften Verbindungen zwischen den Räumen München/Frankfurt am Main und Prag zu verbessern?
12. Ist die Bundesregierung bereit, die Wiederinbetriebnahme des Schienenverkehrs von Floß nach Waidhaus und den Weiterbau einer Strecke in die CSSR zu fordern?
13. Welche Position bezieht die Bundesregierung zur Forderung nach einem zweigleisigen Ausbau der Bahnlinie Nürnberg–Furth und einer durchgehenden Elektrifizierung insbesondere für den Fall der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene?
14. Wäre die Bundesregierung bereit, die CSSR bei einem entsprechenden weiteren Ausbau der Strecke und einer eventuellen Elektrifizierung zu unterstützen?
15. Hat die Bundesregierung Konzepte entwickelt, wie der zunehmende Lkw-Verkehr in Richtung CSSR auf die Schiene zu verlagern ist?

16. Wie hoch ist die derzeitige Auslastung der Grenzübergänge/Schienenverkehr Furth i. W. und Schirnding (Auslastungsgrad, Tonnen/Jahr)?
17. Wie viele Tonnen werden aufgeschlüsselt nach allen bayerischen Grenzübergängen pro Jahr ein- und ausgeführt?
18. Welche Prognosen gibt es für eine Steigerung des Lkw-Güterverkehrs aufgeschlüsselt nach den bayerischen Grenzübergängen?
19. Wie erklärt die Bundesregierung die Vorrangstellung des Grenzübergangs Waidhaus bei der Vergabe von Kurzvisa?
20. Sieht die Bundesregierung die Möglichkeit, den Grenzübergang Waidhaus zu entlasten, indem an allen bayerischen Grenzübergängen nach dem Beispiel von Waidhaus Kurzvisa ausgegeben werden und die Übergänge Waldsassen–Eger, Bernau, Mähring und Eslarn wieder reaktiviert werden?
21. Ist die Bundesregierung bereit, in Verhandlungen mit der CSSR auf eine schnellstmögliche Wiederöffnung des Grenzübergangs Bayerisch-Eisenstein hinzuwirken und gegebenenfalls mit einer finanziellen Leistung zu unterstützen?
22. Ist die Bundesregierung bereit, in Verhandlungen mit der CSSR darauf zu dringen, Kurzvisa an den Grenzübergängen Furth und Schirnding auch für den Bahnverkehr auszustellen?

Bonn, den 14. März 1989

Dr. Daniels (Regensburg)

Dr. Lippelt (Hannover), Frau Oesterle-Schwerin, Frau Dr. Vollmer und Fraktion

