

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Weiss (München), Frau Rock, Häfner und der Fraktion
DIE GRÜNEN

Verbindlichkeit von Richtlinien für die Anlage von Straßen, insbesondere für den Bau der A 96 München–Lindau

In der Zielformulierung der Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes (RAS-N), steht: „Dabei gilt es, mit Hilfe raumordnungs- und stadtentwicklungspolitischer Entscheidungen zu einer Reduzierung vermeidbaren Verkehrsaufkommens beizutragen...“ (Seite 5). „Aufgabe der Straßennetz- und Straßenraumgestaltung ist es, Konflikte zwischen diesen Funktionsbereichen [verkehrlichen und nicht-verkehrlichen; die Fragesteller] unter Beachtung der Verkehrssicherheit, der Umweltverträglichkeit und der Kosten zu lösen. Dabei ist die Aufgabenteilung mit anderen Verkehrssystemen zu berücksichtigen... sind Parallelführungen von Verkehrssystemen nicht nur bei Neubauvorhaben im Hinblick auf ihre Substitutionsmöglichkeiten (z. B. Schiene-Straße) sorgfältig zu prüfen“ (Seite 6). „Die funktionale Gliederung des Straßennetzes hat für den Umweltschutz Bedeutung, indem sie die Möglichkeit eröffnet, nach einem vereinbarten Wertmaßstab die Ausbaumaßnahmen für das Straßennetz auf die unbedingt notwendigen Erfordernisse einzugrenzen und dadurch den Landschaftsverbrauch zu minimieren“ (Seite 6).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Auswirkungen hat diese Zielformulierung für die Planung von Straßen, im besonderen für die Festlegung der Querschnitte?
2. Welche Behörde ist für die Einhaltung dieser Zielvorstellungen verantwortlich?
3. Ist der Bundesregierung bekannt, ob die zuständigen Behörden jemals die in der Zielformulierung angesprochene Substitutionsmöglichkeit sorgfältig geprüft haben?

Ist als Folge einer solchen Prüfung schon einmal ein Straßenbauvorhaben reduziert oder ganz gestrichen worden?

Welches?

4. Welche Möglichkeiten haben durch Straßenbaumaßnahmen betroffene Bürger/innen, die Einhaltung der Richtlinien der Bundesregierung gegenüber den Behörden einzufordern?

Wie beurteilt die Bundesregierung die Überprüfung dieser Frage durch die Verwaltungsgerichte?

Bei der zum Bau anstehenden A 96 München–Lindau ist der Fall gegeben, daß parallel zur geplanten Trasse eine Bundesbahnstrecke existiert, für die nach Ausführungen der Deutschen Bundesbahn kein ausreichendes Verkehrsaufkommen gegeben ist. Die Deutsche Bundesbahn befürchtet weitere Verluste auf dieser Strecke durch den Ausbau der B 18 zur A 96. Eine Überprüfung des Ausbauvorhabens ergab, daß für den Streckenabschnitt Buchloe–Memmingen ein Prognoseverkehr von ca. 12 000 Kfz/24 h zu erwarten ist. Für dieses Verkehrsaufkommen wäre ab Buchloe eine zweispurige Bundesstraße ausreichend. Nach dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit ist mit einer Auslastung von 24 Prozent nach RAS-Q eine 4-spurige Bundesautobahn – wie geplant – nicht zulässig.

5. Ist die Bundesregierung bereit, falls sich bei einer Nachprüfung der prognostizierte Auslastungsgrad als zutreffend herausstellt, auf den 4-spurigen Ausbau zu verzichten und die zuständige Straßenbaubehörde zu einer entsprechenden Reduzierung anzuweisen?
6. Wie steht die Bundesregierung – im Lichte der Zielsetzungen der RAS-Q – dazu, daß für die Begründung der Notwendigkeit einer Autobahn der sogenannte Neuverkehr herangezogen wird, also der Verkehr, der erst dadurch entsteht, daß eine Autobahn gebaut wird?
7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Substitutionsmöglichkeit der Schiene zur Straße im vorliegenden Fall?
8. Falls die Bundesregierung am Bau der A 96 als 4-spuriger Autobahn festhält: Wie begegnet sie dann dem Vorwurf, bei der Zielformulierung der RAS-N handle es sich um Lippenbekenntnisse?

Bonn, den 30. Oktober 1989

Weiss (München)

Frau Rock

Häfner

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