

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann und der Gruppe
der PDS/Linke Liste
— Drucksache 12/2372 —**

Neubau der A 20 (Ostseeautobahn)

Aus der Stellungnahme der Gemeinde Groß Grönau zu einer Studie, die bezugnehmend auf den Bau der A 20 (Ostseeautobahn) ausgearbeitet wurde, ergeben sich eine Reihe offener Fragen.

1. Ist es wirklich so, daß der Ausbau vorhandener Straßen im Küstengebiet, im Gegensatz zum Neubau einer Autobahn, die Unfallgefahr erhöhen und verstärkte Eingriffe in die Natur nach sich ziehen würde?

Die Frage, ob bei gleichem Anspruch bzw. Erfordernis auf Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit und Erfüllung der vorgesehenen Anbindungs- und Erschließungsfunktion der Neubau einer Autobahn oder der vierstreifige Ausbau einer vorhandenen Bundesstraße mit zahlreichen neuen Ortsumgehungen mehr Eingriffe in entscheidungserhebliche Ressourcen erfordert, muß bei jeder Straßenplanung gesondert geprüft werden.

Unter Berücksichtigung der Konsequenzen aus der Vielzahl der Ortsdurchfahrten im Zuge der B 105 und aus den Ergebnissen der vorliegenden Untersuchungen kann für den Fall der A 20 festgestellt werden, daß der Neubau der Autobahn die bessere Lösung ist.

2. Wieso wird im Gutachten nicht die von der Shell-Studie prognostizierte Abnahme der Fahrtenhäufigkeit bis 2010 einbezogen?

Die prognostizierte Abnahme der Fahrtenhäufigkeit nach der Shell-Studie ist im vorliegenden Fall deshalb ohne Bedeutung,

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr, Dr. Dieter Schulte, vom 13. Mai 1992 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

weil die A 20 als nahezu einzige leistungsfähige West-Ost-Fernverkehrsverbindung eine gute Bündelung des Verkehrs und damit eine Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes bewirken wird. Darüber hinaus wird die Fahrleistung je Pkw im ländlichen Raum von Mecklenburg-Vorpommern schon aufgrund der Raumstruktur, die anderen Verkehrsmitteln systembedingte Leistungsgrenzen setzt, deutlich über den mittleren Fahrleistungen Ostdeutschlands liegen.

3. Wäre es nicht möglich, den überwiegenden Anteil des Transportverkehrs an der Ostsee auf den Schiffsverkehr zu verlagern?

Eine Verlagerung des überwiegenden Anteils des Güterverkehrs an der Ostsee auf die Schifffahrt ist allein aus den Quelle-Ziel-Strukturen der Transportströme und den von der Schifffahrt wettbewerbsgerecht beförderten Gütergruppen nicht erreichbar. Um die Attraktivität des Schiffsverkehrs an der Ostsee zu steigern, ist die A 20 als leistungsfähige Hinterlandverbindung rasch zu realisieren.

4. Warum wurde die Frage, ob der Bau der A 20 sozial, politisch, ökologisch und volkswirtschaftlich überhaupt vertretbar ist, im Gutachten nicht beantwortet?

Bei dem angesprochenen Gutachten handelt es sich um eine Verkehrsuntersuchung. Der volkswirtschaftliche Nutzen der A 20 ist vorab im Rahmen einer entsprechenden Untersuchung für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit insgesamt festgestellt und durch die Bewertungsergebnisse der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) bestätigt worden. Bei der Erarbeitung der BVWP ist auch für die A 20 eine ökologische Risikoabschätzung erfolgt.

5. Wie steht es mit den ökologisch höchst empfindlichen und schützenswerten Gebieten, die an der Ostsee liegen?
Inwieweit werden irreparable Schäden an vorhandenen Ökosystemen einkalkuliert?

Im Rahmen der laufenden Umweltverträglichkeitsuntersuchungen werden konfliktarme Korridore ermittelt, um besonders empfindliche Bereiche aus den Planungsräumen für die Autobahn von vornherein auszunehmen. Entsprechend den Forderungen des Bundesnaturschutzgesetzes werden in landschaftspflegerischen Begleitplänen die zum Ausgleich unvermeidlicher Eingriffe erforderlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen festgelegt.

6. Wird die Innenstadt von Lübeck durch die A 20 nachweisbar entlastet?

Ja.

7. Wäre es nicht sinnvoller, die Stadt Lübeck fahrradfreundlicher zu gestalten (Kosten: ca. 20 Mio. DM), anstatt die A 20 bis in die Stadt zu führen (Kosten: ca. 3,2 Mrd. DM)?

Die A 20 soll nicht in die Stadt geführt werden, sondern Lübeck umgehen.

Die durch die A 20 angestrebte Entlastung Lübecks vom weiträumigen Verkehr ist eine entscheidende Voraussetzung für diese zu begrüßende komplementäre Maßnahme.

