

Antrag

der Abgeordneten Reiner Krziskewitz, Wilfried Seibel, Dr. Reinhard Meyer zu Bentrup, Wilfried Böhm (Melsungen), Dr. Eberhard Brecht, Monika Brudlewsky, Hartmut Büttner (Schönebeck), Joachim Clemens, Erich G. Fritz, Katrin Fuchs (Verl), Karl Hermann Haack (Extertal), Heinz-Dieter Hackel, Manfred Hampel, Steffen Kampeter, Günter Klein (Bremen), Dr. Rudolf Karl Krause (Bonese), Wolfgang Krause (Dessau), Dr. Manfred Lischewski, Claire Marienfeld, Dr. Hedda Meseke, Meinolf Michels, Dr. Klaus Mildner, Engelbert Nelle, Friedhelm Ost, Ulrich Petzold, Günter Rixe, Helmut Rode (Wietzen), Helmut Sauer (Salzgitter), Dr. Harald Schreiber, Hans Schuster, Jürgen Sikora, Dr. Hans-Joachim Sopart, Dr. Rudolf Sprung

Bundesverkehrswegeplan

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, den Ausbau der Bundesstraße 1 zwischen Paderborn und Hildesheim und der Bundesstraße 6 zwischen Hildesheim und Bernburg mit Verlängerung über die B 185 bis Dessau (oder als Autobahn A 80 zwischen Bad Harzburg und Bernburg/Dessau) in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufzunehmen.

Bonn, den 26. Juni 1992

Reiner Krziskewitz
Wilfried Seibel
Dr. Reinhard Meyer zu Bentrup
Wilfried Böhm (Melsungen)
Dr. Eberhard Brecht
Monika Brudlewsky
Hartmut Büttner (Schönebeck)
Joachim Clemens
Erich G. Fritz
Katrin Fuchs (Verl)
Karl Hermann Haack (Extertal)
Heinz-Dieter Hackel
Manfred Hampel
Steffen Kampeter
Günter Klein (Bremen)
Dr. Rudolf Karl Krause (Bonese)
Wolfgang Krause (Dessau)

Dr. Manfred Lischewski
Claire Marienfeld
Dr. Hedda Meseke
Meinolf Michels
Dr. Klaus Mildner
Engelbert Nelle
Friedhelm Ost
Ulrich Petzold
Günter Rixe
Helmut Rode (Wietzen)
Helmut Sauer (Salzgitter)
Dr. Harald Schreiber
Hans Schuster
Jürgen Sikora
Dr. Hans-Joachim Sopart
Dr. Rudolf Sprung

Begründung

Zwischen dem Ruhrgebiet und dem sächsischen Industriegebiet gab es traditionelle Verkehrsverbindungen, die über Ostwestfalen, das Weserbergland, nördlich am Harz vorbei bis nach Sachsen führten.

Der Bedeutung des Ausbaus dieser Verbindung haben alle Bundesverkehrswegepläne bis 1985 dadurch Rechnung getragen, daß sie eine Autobahnverbindung von Paderborn über Hildesheim bis Halle vorsahen (A 35/A 36).

Die Nichtdurchsetzbarkeit dieser Planung in den deutsch-deutschen Verkehrsverhandlungen und die nicht für möglich gehaltene Wiedervereinigung haben dazu geführt, daß im zuletzt gültigen Verkehrswegeplan diese Autobahnplanung 1985 gestrichen wurde.

Der Bedeutung dieser Straßenverbindung als wichtige Ost-West-Verbindung wird das Bewertungssystem, das dem Entwurf des BVWP '92 zugrunde liegt, nicht gerecht. Es bewertet nur Kosten-Nutzen-Relationen einzelner Maßnahmen.

Die Verkehrsströme auf dieser Verbindung sind deutlich angestiegen. Dieser aktuelle Anstieg ist in den Verkehrszählungen zum BVWP '92 nicht enthalten. Ebenso sind die städtebaulichen Faktoren in die Nutzen-Kosten-Berechnungen einzelner Maßnahmen nicht eingeflossen. So sind viele einzeln angemeldete Projekte im Verlauf dieser Straßen zum Teil unverständlich niedrig bewertet worden; viele Vorhaben sind deshalb nur als „weiterer Bedarf“ im Entwurf des BVWP '92 eingestuft. Diese Ausbaulücken werden zu „Flaschenhälsen“ im Streckenverlauf, oft innerhalb der Städte.

Die Verkehrsströme, die von Dessau aufkommend auf einer vierspurig ausgebauten B 6 oder A 80 bis Bad Harzburg geführt werden, müssen sich dort entweder über die hochbelastete A 2 oder die A 7 nach Westen orientieren, oder sie quälen sich durch stark befahrene Ortsdurchfahrten über B 6 und B 1 bis nach Paderborn, weil der Verkehr dort immer noch zäh fließt, während er insbesondere auf der A 2 oft steht.

Ein leistungsgerechter Ausbau mit notwendigen Ortsumgehungen zwischen Bad Harzburg und Paderborn, mindestens in dem Querschnitt wie zwischen Paderborn und Blomberg, ist daher unerlässlich.

Zur Gegenfinanzierung wird angeregt, den Ausbau der A 20 vom westlichen Elbufer bis Sittensen vom „vordringlichen Bedarf“ in den „weiteren Bedarf“ abzustufen.