

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Planungsstand und Kosten der Bundesautobahnen A 73 (Lichtenfels–Suhl) und der A 81 (Schweinfurt–Erfurt)

Die oben genannten Autobahn-Neubauabschnitte wurden als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 16 1991 vom Bundeskabinett beschlossen. Damals wurden die Baukosten mit 2,237 Mrd. DM für die A 81 angegeben. Seither haben einige Voruntersuchungen stattgefunden, z. B. eine ökologische Risikoeinschätzung, eine Umweltstudie, Raumordnungsverfahren usw. Alle Untersuchungen warnen vor einem Bau der A 81 und A 73. Dennoch wurde das Linienbestimmungsverfahren in Abstimmung mit den Planungsträgern DEGES in Thüringen und der Autobahndirektion Nordbayern/Straßenbauamt Schweinfurt vom Bundesministerium für Verkehr zum Abschluß gebracht. Mittlerweile werden die voraussichtlichen Baukosten mit ca. 6,5 Mrd. DM beziffert.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie sieht das Ergebnis der Linienbestimmungsverfahren für die beiden geplanten neuen Autobahnen aus?

Welche Auswirkungen hatte es auf die Planungen der Trasse in Bayern, daß der Übergabepunkt der Autobahn an der Landesgrenze Bayern/Thüringen aufgrund thüringischer Planungen bereits so frühzeitig festgelegt wurde?

2. Wann beginnen die einzelnen Planfeststellungsverfahren für welche Abschnitte?

Wer ist für die einzelnen Abschnitte zuständig?

Von welchen Verkehrsbelastungen geht die Planung im Planfeststellungsverfahren angesichts mehrfach geänderter Prognosedaten aus?

3. Hat eine Überprüfung des Bedarfs nach der Verabschiedung des Bedarfsplans stattgefunden?
4. Wie bewertet die Bundesregierung den Widerspruch zwischen den Zielsetzungen u. a. des bayerischen Landesentwicklungsprogramms, das den Vorrang der Schiene vorsieht, und den Ausbauplänen für die genannten Autobahnen?

5. Ist das Projekt der A 81 auf der Basis des aktuellen Kostenstandes, wie er nach dem Raumordnungsverfahren beziffert wird, überhaupt noch rentabel?

In welchem Verhältnis hat sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis geändert?

Auf welcher Grundlage basieren die Berechnungen des Kosten-Nutzen-Faktors?

6. Hat der Bundesrechnungshof das Projekt überprüft?

Mit welchen Ergebnissen?

7. In welchem Umfang wurden Alternativen untersucht (bedarfsgerechter Ausbau der vorhandenen Bundesfernstraßen und Schienen in den entsprechenden Verkehrskorridoren)?

Wie beurteilt die Bundesregierung insbesondere den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Schweinfurt–Arnstadt und den Aufbau eines attraktiven öffentlichen Nahverkehrs?

8. Wie läßt sich die Behauptung aufrechterhalten, es handle sich um eine Regionalautobahn, wenn gleichzeitig regionale Anschlußstellen gestrichen werden (Geldersheim und Pfersdorf)?

9. Wurde für das Gesamtprojekt eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, die den von der EU-Richtlinie geforderten Standards entspricht?

Bonn, den 14. März 1995

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion