

Kleine Anfrage

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

Trassierung der Autobahn A 17 bei Dresden

Der geplante Bau der Autobahn A 17 führt zu erheblichen Eingriffen, sowohl in Natur und Landschaft als auch in das städtische Umfeld von Dresden sowie darüber hinaus in den gesamten Ballungsraum Oberes Elbtal. Insbesondere die stadtschneidende Trassierung der A 17 ist auf heftigen Widerstand des Dresdener Stadtrates gestoßen. Schon allein die großräumige Lage, aber auch die Belastungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr, der bislang auf Bundesstraßen einige stark belastete Orte durchquert, verdeutlichen die große Bedeutung und Gefahr, daß hier eine neue transeuropäische Verkehrsader entsteht, die auch bei einer Verlagerung der Verkehrsströme auf die Autobahn zu erheblichen Schadstoff- und Lärmemissionen führen wird. Hinzu kommt, daß der Bau attraktiver Straßen erhebliche Bedeutung für die Induzierung neuer Verkehre besitzt.

Während über die Autobahn A 17 als Verkehrsverbindung von Berlin/Leipzig/Dresden nach Prag viel diskutiert wird, spielt der Ausbau der Bahnstrecken insbesondere zwischen Dresden und Prag in der öffentlichen Diskussion wie auch in den Planungen bislang kaum eine Rolle. Derzeit wird die Eisenbahnstrecke Dresden-Prag nur zweistündlich von Eurocity-Zügen bedient, die zudem mit einer Fahrzeit von über zweieinhalb Stunden als wenig attraktiv anzusprechen sind; die Züge erreichen also zwischen Dresden und Prag nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 75 Kilometern pro Stunde. Angesichts dieser geringen Wettbewerbsfähigkeit der Schiene und der angespannten Finanzlage des Verkehrshaushalts erscheint es als sinnvoll, die umweltfreundliche Schiene auszubauen. Fahrzeitverkürzungen auf eine Stunde zwischen Dresden und Prag wären bei einem Neubau der Eisenbahnstrecke Dresden – Heidenau – Liebstadt – Fürstenwalde – Fojtovice – Osek – Most – Louny – Prag möglich.

Straßenverbesserungen sollten demgegenüber nur punktuell als Ortsumfahrungen vorgenommen werden. Das Problem des Lkw-Transits ist durch finanzielle und ordnungsrechtliche Maßnahmen (Nachtfahrverbote) zu bewältigen. Positive Erfahrungen werden

mit der Rollenden Landstraße zwischen Dresden-Friedrichstadt und Lovosice gerade im grenzüberschreitenden Güterverkehr zwischen Sachsen und Tschechien gemacht: Die Auslastung ist relativ gut, und der Schwerlastverkehr auf der B 170 nahm um fast die Hälfte ab. Reserven für einen weiteren Ausbau sind vorhanden. Ein Ausbau von Straße und Schiene wäre eine unsinnige Parallelförderung.

Darüber hinaus könnte eine qualitative Verbesserung des Straßennetzes mit einem behutsamen Ausbau die A 17 überflüssig machen. Im einzelnen sind dazu erforderlich:

- der Ausbau der B 174 südlich von Chemnitz mit Ortsumfahrungen von Zschopau und Marienberg sowie einem Ausbau eines Grenzübergangs bei Reitzenhain;
- der Ausbau der B 177 Radeberg–Pirna und einer Südumgehung Pirna im Zuge der B 172;
- die Schaffung einer Verbindung von der B 177 zur B 170 nach Zinnwald sowie von Ortsumgehungen im Zuge der B 170;
- der vierspurige Ausbau der B 178 Bautzen–Löbau–Zittau mit nördlicher Verlängerung durch Ausbau der B 115 oder der B 96 Richtung Cottbus. (Auf tschechischer Seite ist die Ortsdurchfahrt von Liberec bereits vierspurig kreuzungsfrei ausgebaut, und zehn Kilometer südlich bei Turnov erreicht man über eine Schnellstraße die Autobahn nach Prag.)

Der behutsame Ausbau dieser Bundesstraßen würde nur ein Drittel der für die stadtschneidende A 17 veranschlagten Finanzmittel benötigen.

Vor diesem allgemeinen Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Sieht die Bundesregierung die Gefahr, daß mit der A 17 von Dresden–Prag eine neue transeuropäische Verkehrsachse entsteht, die zu erheblichen Schadstoff- und Lärmbelastungen in einer breiten Schneise längs der Autobahn führen wird?
2. Wann ist mit Fertigstellung der Autobahn bis zur tschechischen Grenze zu rechnen, da auf deutscher Seite laut Antwort auf die Kleine Anfrage (Drucksache 13/2265) für 1997 der Baubeginn geplant ist, und wie sehen demgegenüber die zeitlichen Planungen (Baubeginn/Fertigstellung) auf der tschechischen Seite aus?

Gibt es überhaupt schon eine endgültige Planung im grenznahen Raum?

3. Ist derzeit die Öffnung bzw. Schaffung weiterer Grenzübergänge nach Tschechien geplant, beispielsweise im Korridor 2 (Freiberger Linie) oder 5 (Zittauer Linie)?
4. Ist es richtig, daß auf tschechischer Seite erhebliche Probleme bei der Finanzierung der Autobahn auftreten, und daß Anfang September die vorgesehenen Finanzmittel in beträchtlichem Umfang gekürzt worden sind?

5. Welche Ausbaumaßnahmen sind bei der Schiene im Raum Dresden sowie zwischen Dresden und Prag für die nächsten Jahre geplant, und welche Finanzmittel werden dafür aufgewandt?

6. Welche Fahrzeitverkürzungen auf der Schiene sind für die Relationen Berlin–Prag, Leipzig–Prag und Dresden–Prag geplant bzw. wann werden solche Fahrzeitverkürzungen realisiert?

Welche Fahrzeiten ergeben sich für diese Relationen im Straßenverkehr mit und ohne A 17?

7. Wie soll sich der Schienenverkehr auf den in Frage 5 und 6 genannten Relationen hinsichtlich Fahrgastaufkommen und Zugangebot entwickeln?

8. Wie bewertet die Bundesregierung den Erfolg der „Rollenden Landstraße“, und welche Möglichkeiten sieht sie, neue Technologien des kombinierten Ladungsverkehrs vor allem im Transitverkehr Nordeuropa–Südosteuropa einzuführen, um größere Verlagerungen des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene konkurrenzfähig zu realisieren?

Um welche Technologien handelt es sich?

Welche Kosten sind gegebenenfalls bereits geschätzt, und ist die Bundesregierung bereit, für die südosteuropäischen Länder Technologietransfer und finanzielle Hilfestellung zu leisten?

9. Ist der Bundesregierung die Studie der Vieregg & Rößler GmbH Innovative Verkehrs- und Umweltberatung, München, zur Verbesserung des Schienenverkehrs zwischen Dresden und Prag bekannt?

Wenn ja: Wie bewertet die Bundesregierung diese Studie bzw. Planungen, die Fahrzeit im Schienenbereich von heute zweieinhalb Stunden auf eine Stunde zu reduzieren?

10. Welches Fahrzeugaufkommen wird für die gegenwärtig favorisierte stadtschneidende Trasse der A 17 im Raum Dresden bis zum Jahr 2010 prognostiziert?

Wann wurde diese Prognose erstellt?

Ist diese Prognose noch als realistisch zu betrachten?

Warum gibt es verschiedene Prognosezahlen für die A 17, zum einen beim Linienbestimmungsverfahren der A 17, zum anderen beim Planfeststellungsverfahren für den sechsspurigen Ausbau der A 4 in Dresden?

11. Welches Fahrzeugaufkommen wurde für die ursprünglich geplante ballungsraumferne Trasse der A 17 im Raum Dresden prognostiziert?

Wann wurde diese Prognose erstellt?

12. Welches Fahrzeugaufkommen wird für die Abschnitte der A 17 südlich Dresden prognostiziert?

Wie viele Fahrzeuge (Pkw/Lkw) werden für den grenzüberschreitenden Verkehr erwartet?

13. Welche Kosten-Nutzen-Faktoren haben sich für die beiden in Frage 10 genannten Trassen ergeben?

Wann und auf welcher Datengrundlage (Stand des Zahlenmaterials) wurden diese Berechnungen erstellt?

14. Da ein häufig genanntes Argument für die stadtschneidende Trasse der A 17 die Verkehrsentslastung der Stadt Dresden vom Durchgangsverkehr ist, fragen wir:

- a) Welche Straßen werden konkret um welchen Verkehrsanteil entlastet?
- b) Wie hoch ist an mindestens fünf ausgewählten innerstädtischen Straßen der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs, des Binnenverkehrs und des Durchgangsverkehrs?
- c) Wie viele und konkret welche Anschlußstellen sind im Raum Dresden geplant?
- d) Wie hoch ist der neu induzierte Verkehr aufgrund der Verkehrsentslastung auf innerstädtischen Straßen?
- e) Entsprechen die von der Bundesregierung angesetzten Prognosezahlen den Szenarien der Dresdener Verkehrsplanung, und werden die von der Bundesregierung angesetzten Zahlen überhaupt als stadtverträglich eingeschätzt?

15. Welche Baukosten fallen – nach Abschnitten – für die A 17 im Raum Dresden und weiter südlich bis zur Staatsgrenze an?

16. Welche Mehrkosten entstehen bzw. sind zu erwarten durch Trassenverschiebungen, Umweltschutz- und weitere Auflagen, also bei einem umweltverträglicheren Ausbau?

17. Inwieweit geht die Bundesregierung davon aus, daß sich die in der Drucksache 13/2265 genannten Gesamtkosten für die A 17 von 1,35 Mrd. DM in nächster Zeit ändern werden?

Wie werden sich voraussichtlich die Kosten entwickeln, wenn entsprechend einer Aussage des sächsischen Autobahnamtes zum Ende des Jahres der technische Vorentwurf für das Planfeststellungsverfahren noch einmal in eine Abstimmungsrunde mit den Trägern öffentlicher Belange geht?

18. Sollen die Baukosten allein vom Bund getragen werden, oder in welchem Umfang beteiligen sich – gegebenenfalls im nachgeordneten Straßennetz – der Freistaat Sachsen und die Stadt Dresden?

19. Wie bewertet das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit die Umweltverträglichkeit der A 17 im Raum Dresden sowie südlich von Dresden bis zur Staatsgrenze?

20. Inwieweit wird sich nach Ansicht der Bundesregierung die A 17 als Bündelungstrasse im stadtnahen Raum erweisen und zur Rückstufung anderer Bundesstraßen im Stadtgebiet führen?
21. Ist sich die Bundesregierung bewußt und hält sie es für akzeptabel, daß mit der Äußerung des Bundesministeriums für Verkehr Druck auf die Entscheidungsträger vor Ort und im Hinblick auf den Bürgerentscheid am 5. November 1995 gemacht wird, wonach die A 17 bei Dresden zu denjenigen Verkehrsvorhaben gehört, deren Realisierung aufgrund der Finanzprobleme im Verkehrshaushalt und aufgrund von Planungsschwierigkeiten „gestreckt“ werden könnte (ddp vom 5. September 1995)?

Bonn, den 10. Oktober 1995

Albert Schmidt (Hitzhofen)

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

