

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Franziska Eichstädt-Bohlig, Steffi Lemke, Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Auswirkungen des geplanten Baus der Küstenautobahn A 20 durch das Schutzgebiet „Peenetal“

Die über 300 Kilometer lange Küstenautobahn A 20, deren Planung bereits einen Vorläufer aus den 30er Jahren hat, soll parallel zur Ostseeküste eine neue Autobahnverbindung zwischen den Hafenstädten Lübeck und Stettin herstellen. Davon versprechen sich die Befürworter der Planung eine drastische Verbesserung der wirtschaftlichen Situation in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg. Für die Schaffung der angekündigten 50 000 Arbeitsplätze gibt es bislang keine Belege und keine sicheren Indizien. Vielmehr ist zu befürchten, daß die langfristigen Entwicklungschancen der Region im Tourismus durch den unwiederbringlichen Verlust von Naturräumen massiv beeinträchtigt werden. Der Bau der A 20 wird zusätzlich eine erhebliche Verkehrsverlagerung insbesondere des Transit-Güterverkehrs zwischen Nordeuropa sowie den Benelux-Ländern und Osteuropa bewirken.

Sieben Jahre nach Herstellung der deutschen Einheit steht die Verkehrsfreigabe eines 26 km langen Teilstücks der A 20 zwischen Grevesmühlen und Wismar bevor. Das nächste Teilstück der geplanten A 20, dessen Baureife vorangetrieben werden soll, liegt über 100 km entfernt. Mit dem Planfeststellungsbeschluß für die völlig isoliert liegende 6,5 km lange Durchquerung des internationalen Schutzgebietes „Peenetal“ (A 20-Peenequerung) sollen jetzt im ökologisch sensibelsten Bereich Fakten geschaffen werden. Ein relevanter verkehrlicher Nutzen dieses Teilstückes ist nicht zu erwarten. Im Falle eines Projektabbruchs bliebe eine Investitionsruine zurück. Durch die Konzentration auf die Peenequerung drängt sich der Verdacht auf, daß gezielt der Widerstand von Umweltschutzinitiativen und lokaler Bevölkerung geschwächt werden sollen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Erkenntnisse stützen die Annahme der Bundesregierung, der Bau der Autobahn A 20 werde zu einem wirtschaftlichen Aufschwung in den neuen Bundesländern führen?

2. Liegen der Bundesregierung Studien oder Untersuchungen zu den regionalwirtschaftlichen Auswirkungen des Baus und des anschließenden Betriebes der Autobahn A 20 vor?

Zu welchen Ergebnissen kommen diese?

3. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse, inwiefern die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse Rückschlüsse über die Auswirkungen des Baus der Autobahn A 20 in den verschiedenen Regionen der Länder Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg auf den regionalen Arbeitsmarkt und die regionale Wirtschaftsstruktur zulassen?

Können die vorliegenden Ergebnisse quantifiziert und – in bezug auf die regionale Wirtschaftsstruktur – qualifiziert werden?

4. Welche Unterlagen wurden seitens der Bundesregierung und/oder der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) zur Fragestellung der regionalwirtschaftlichen Auswirkungen des Baus und des späteren Betriebes der A 20 in das Raumordnungsverfahren und die bisher abgeschlossenen bzw. laufenden Planfeststellungsverfahren eingeführt?

5. Gibt es diesbezüglich Unterschiede zwischen den Planfeststellungsverfahren im westlichen Teil des Landes Mecklenburg-Vorpommern und für die geplante Peenequerung?

6. Welche diesbezüglichen Unterlagen wurden der Kommission der Europäischen Union zur Erarbeitung der Stellungnahme nach Artikel 6 Abs. 4 der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (92/43/EWG) für die Querung der Peene vorgelegt?

7. Hat die Kommission der Europäischen Union im genannten Verfahren von der Bundesregierung die Vorlage konkreter Unterlagen zur regionalwirtschaftlichen Situation, zur Arbeitsmarktsituation und zu den wirtschaftlichen Prognosen für die betroffenen Regionen verlangt?

Wenn ja, welche?

Welche Unterlagen hat die Bundesregierung auf eine etwaige Bitte der Kommission vorgelegt?

8. Wurde die Verkehrsmengenprognose für die A 20 in ähnlicher Weise überarbeitet wie die Prognose des Fahrgastaufkommens für die aktualisierte Wirtschaftlichkeitsberechnung des Transrapid vom April 1997, deren Ergebnisse insbesondere in den neuen Bundesländern stark von den Daten der dem Bundesverkehrswegeplan zugrundeliegenden „Matrix 91“ abweichen, und – wenn ja – mit welchem Ergebnis?

Wenn nein: Warum wurde auf eine Überarbeitung im Fall der A 20 verzichtet?

9. Liegen der Bundesregierung nach Verabschiedung der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ erstellte Neuberechnungen über den Anteil des durch die A 20 induzierten Verkehrs vor?

Welche Ergebnisse haben sie gebracht?

10. Welche Verlagerungseffekte von der Schiene auf die Straße bzw. von der Küstenschifffahrt auf die Straße erwartet die Bun-

desregierung im Personen- und Güterverkehr für die Korridore zwischen Lübeck/Hamburg und Grambow bzw. Frankfurt/Oder im Falle der vollständigen Realisierung der A 20?

Wie sind diese Verlagerungseffekte mit den erklärten verkehrspolitischen Zielen der Bundesregierung zur Vorrangstellung des Schienengüterverkehrs in Einklang zu bringen?

11. Welche Ansätze sieht die mittelfristige Finanzplanung für den Bau der A 20 vor?

Wie verhielten sich die tatsächlichen Ausgaben der Jahre 1994 bis 1996 zu den Planansätzen der jeweiligen Jahre?

- a) Wie hoch ist die für den Bau (exklusive Planungskosten) und den Grunderwerb bisher verausgabte Summe für den Bau der A 20?
- b) Wie verhalten sich die Summen zu den der Planung zugrunde gelegten Kostenschätzungen bei der Erarbeitung des Programms „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“?

Welche realen jährlichen Kostensteigerungsraten haben sich ergeben?

- c) Welche Gesamtkosten wird das Projekt A 20 von der A 1 bis zur A 11 beim Bund und den beteiligten Ländern nach dem derzeitigen Stand verursachen?
 - d) Welche Mittel sollen wann für welche Bauabschnitte der A 20 nach welchen Kriterien zur Verfügung gestellt werden?
12. Wie hoch sind die bisher tatsächlich verausgabten Bundesmittel für Vorhaben des „Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 1“?

13. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß der Bauabschnitt Wismar-West bis Wismar-Ost, der wegen besonderer Dringlichkeit nach dem 1994 von Deutschem Bundestag und Bundesrat beschlossenen Investitionsmaßnahmegesetz realisiert wird, zeitgleich mit dem nach dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz planfestgestellten Abschnitt Grevesmühlen bis Wismar-West fertiggestellt und zur Nutzung freigegeben werden soll, obwohl das Investitionsmaßnahmegesetz nach Einschätzung der Bundesregierung „(...) für diesen Streckenabschnitt einen Zeitvorteil von zwei Jahren“ bringen sollte (BR-Drucksache 247/93, S. 10)?

14. Wie hoch beziffert die Bundesregierung den durch den Bau der A 20 voraussichtlich verursachten Verlust an ökologisch wertvollen Naturräumen?

15. Aus welchen verkehrlichen Gründen wird das Planfeststellungsverfahren zur Peenequerung zum jetzigen Zeitpunkt vorangetrieben?

Welche sonstigen Gründe liegen dafür vor?

16. Welchen verkehrlichen Nutzen erwartet die Bundesregierung von einer fertiggestellten Peenequerung, falls der Bau der A 20 zwischen Greifswald und Neubrandenburg wegen

- a) Einwänden und Klageverfahren gemäß der Richtlinie 92/43/EWG gestoppt,
- b) einer geänderten Linienführung nicht auf der bislang geplanten Trasse erfolgen

wird?

17. Wie ist der Planungsstand auf den Abschnitten Wismar-Rostock, Rostock-Greifswald, Jarmen-Neubrandenburg, Neubrandenburg-Pasewalk, Pasewalk-Prenzlau, aufgeschlüsselt nach abgeschlossenen Planungsschritten, voraussichtlichem Planfeststellungsbeschluß, geplanter Mittelbereitstellung und geplantem Baubeginn?

- a) Welche Hinderungsgründe für den Planungsfortschritt liegen in den o. a. Abschnitten vor?
- b) Wann und auf welche Art und Weise werden diese Hinderungsgründe voraussichtlich ausgeräumt sein?

Bonn, den 25. August 1997

Gila Altmann (Aurich)

Franziska Eichstädt-Bohlig

Steffi Lemke

Albert Schmidt (Hitzhofen)

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