

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Christine Ostrowski,
Fred Gebhardt und der Fraktion der PDS**

– Drucksache 14/1337 –

Bewertung und Einstufung des Autobahnprojektes A 4 Olpe – Hattenbach

Zu den besonders umstrittenen und schon seit Jahrzehnten geplanten Straßenbauprojekten gehört die Bundesautobahn A 4 von Olpe bzw. Krombach durch das Rothaargebirge und weiter bis zum Hattenbacher Dreieck bei Bad Hersfeld. Die dadurch drohende Umweltzerstörung, insbesondere des noch einigermaßen unzerschnittenen Naturparks Rothaargebirge, führte einst sogar zum Rücktritt des nordrhein-westfälischen Ministers Dieter Denecke. Obwohl auch das sog. Kiemstedt-Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die ökologische Unverträglichkeit dieses Projektes bestätigte, findet sich das knapp 130 km lange Projekt erneut im geltenden Bundesverkehrswegeplan. Die Kosten werden amtlich auf 2,3 Mrd. DM geschätzt. Die jetzt vorgelegte Machbarkeitsstudie geht sogar von doppelt so hohen Kosten aus. Der Unterhalt wird der (bisherigen) Prognose zufolge weitere jährliche Kosten von 4,8 Mio. DM verursachen.

1. Welche Planungsschritte für den Bau der A 4 (Linienbestimmung u. ä.) beabsichtigt die Bundesregierung in der laufenden Legislaturperiode?

Die Bundesregierung geht nicht davon aus, daß ihr in der laufenden Legislaturperiode ein Antrag auf Linienbestimmung vorgelegt wird.

2. Wird die Aussage des umweltfachlichen Gutachters – „aus Umweltsicht nicht vertretbar“ – zur Aufgabe des Projektes führen, oder wird eine entsprechende Gewichtung anderer Kriterien zur Aufnahme des Projektes in den Investitionsplan 1999 bis 2002 oder den kommenden Bundesverkehrswegeplan führen können?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 26. Juli 1999 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die von der Bundesregierung im Jahre 1996 in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie für eine Autobahn A 4 zwischen Krombach und Hattenbach, deren Kurzfassung als Anlage beigefügt ist, hat Daten und Informationen geliefert, die für die erneute Beurteilung des Vorhabens bei der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 1992 und Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen herangezogen werden können. Eine Entscheidung über eine Fortführung oder Aufgabe der Planung obliegt dem Deutschen Bundestag im Rahmen der Novellierung des Fernstraßenbaugesetzes. Die Bundesregierung wird das Vorhaben nicht in das Investitionsprogramm 1999 bis 2002 aufnehmen.

3. Hält die Bundesregierung das im bisherigen Bewertungsverfahren ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,3 für realistisch angesichts der essentiellen und größtenteils irreversiblen Schäden am Naturhaushalt?

Schäden an Natur und Landschaft kommen im Nutzen-Kosten-Verhältnis als Ergebnis der gesamtwirtschaftlichen Bewertung nur im geringem Maße zum Ausdruck; sie fanden bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 1992 (im Rahmen einer Umweltrisikoeinschätzung) als zusätzliches Kriterium zur Beurteilung der Vorhaben Beachtung.

4. Welche Auswirkungen verkehrlicher Art hat die Zusammenführung der Autobahnprojekte A 4 und A 49 (Kassel – Gießen) auf die prognostizierten Verkehrsmengen im Raum von Schwalmstadt, Neustadt (Hessen) und Stadtallendorf?

Eine Autobahn A 4 hätte auf die Verkehrsmengen der A 49 nur geringen Einfluß.

5. Welche Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung zu unternehmen zur Stärkung der im Gebiet der geplanten Autobahn gelegenen Bahnstrecken (u. a. Siegen – Kreuztal – Erndtebrück und Erndtebrück – Marburg mit einer derzeitigen fahrplanmäßigen Reisegeschwindigkeit von 40 km/h und ohne durchgehende Verbindung Siegen – Marburg) und zur Wiederherstellung der das betreffende Gebiet erschließenden Schienenverbindungen (u. a. Treysa – Niederaula und Bad Berleburg – Frankenberg)?

Der Bund hat zur Finanzierung von Investitionen in Schienenwege, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen, eine Finanzierungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn AG abgeschlossen. Welche Vorhaben im Rahmen dieser Vereinbarung realisiert werden, stimmen die Deutsche Bahn AG (DB AG) und die betroffenen Länder ab, die seit der Regionalisierung der Aufgaben des Nahverkehrs für die Bestellung entsprechender Zugleistungen zuständig sind. Der Bund ist an diesen Abstimmungen nicht beteiligt.

Zu den genannten Strecken Siegen–Kreuztal–Erndtebrück und Erndtebrück–Marburg sind nach Mitteilung der DB AG derzeit keine wesentlichen Investitionen vorgesehen; geplant sind danach lediglich Instandhaltungs- und Ersatzmaßnahmen zur Erhaltung des Streckenzustandes.

Eine Reaktivierung oder Wiederherstellung stillgelegter Streckenabschnitte setzt voraus, daß ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine ausreichende und nachhaltige Nutzung erkennt, die die erforderlichen Investitionen wirtschaftlich rechtfertigt. Nach Mitteilung der DB AG ist hinsichtlich der genannten Strecken Bad Hersfeld–Niederaula–Treysa und Bad Berleburg–Frankenberg bzw. Teilstrecken keine Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs oder Wiederherstellung rückgebauter Infrastruktur geplant.

Auch dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen liegen hierfür keine Anhaltspunkte vor. Der Schienenpersonennahverkehr wurde dort zum 3. Juni 1984 bzw. 31. Mai 1981 auf Busbedienung umgestellt. Grund hierfür war die geringe und ständig rückläufige Nachfrage auf weniger als 300 Reisendenkilometer je Kilometer Betriebslänge im Laufe der 70er Jahre mit der Folge eines jährlichen Fehlbetrages von zusammen ca. 2 Mio. DM. Infolge der kurvenreichen Trassierung war die Streckengeschwindigkeit auf 50 km/h begrenzt, so daß sich – im Vergleich zum Pkw – keine attraktiven Reisezeiten erzielen ließen. In den folgenden Jahren wurde der Gesamtbetrieb auf den Teilstrecken Abzweigstelle Hörre–Hatzfeld (10. Dezember 82), Hatzfeld–Battenberg (1. Januar 1996) und Niederaula–Oberaula (30. September 1984) eingestellt. Der Bundesregierung liegen keine Informationen darüber vor, in welchem Umfang die Infrastruktur dort zurückgebaut und eventuell Grundstücke veräußert wurden.