

## **Antrag**

**der Abgeordneten Christine Ostrowski, Dr. Klaus Grehn, Dr. Barbara Höll,  
Dr. Evelyn Kenzler, Heidemarie Lüth, Christina Schenk, Dr. Ilja Seifert,  
Gustav-Adolf Schur, Dr. Winfried Wolf und der Fraktion der PDS**

### **Sofortige Bauunterbrechung an der Bundesautobahn A 17**

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, die Bauarbeiten an der Bundesautobahn A 17 sofort zu unterbrechen, bis mit der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes eine Neubewertung dieses wie auch anderer Vorhaben erfolgt ist.

Bonn, den 2. Dezember 1998

**Christine Ostrowski  
Dr. Klaus Grehn  
Dr. Barbara Höll  
Dr. Evelyn Kenzler  
Heidemarie Lüth  
Christina Schenk  
Dr. Ilja Seifert  
Gustav-Adolf Schur  
Dr. Winfried Wolf  
Dr. Gregor Gysi und Fraktion**

#### **Begründung**

Mit der angekündigten Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes wird auch für das Vorhaben BAB 17 eine Neubewertung fällig. Bisher in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes eingeordnet, steht für die BAB 17 seit mehreren Jahren fest, daß sich die tatsächlichen Baukosten gegenüber den veranschlagten Kosten von 625 Mio. DM auf mehr als 1,3 Mrd. DM verdoppelt haben. Damit sinkt das ehemals veranschlagte Nutzen-Kosten-Verhältnis in eine Größenordnung, die die Bauwürdigkeit der Autobahn, zumindest aber ihre Einordnung in den Vordringlichen Bedarf, in Zweifel zieht.

Wegen der ungesicherten Finanzierung wurde durch die ehemalige Bundesregierung für den Autobahnabschnitt „Pirna – tschechische Grenze“ eine private Teilfinanzierung oder eine Maut erwogen. Entsprechende Untersuchungen zur Höhe der Maut sowie zu den damit verbundenen Verdrängungseffekten wurden zwar auf den Weg gebracht, verwendbare Ergebnisse liegen jedoch bisher nicht vor. Die Sächsische Staatsregierung befürchtet Verdrängungseffekte, die zu einer Belegung der BAB 17 von unter 20000 Fahrzeugen pro Tag führen. Eine solche Belegung stellt die Bauwürdigkeit der Autobahn ebenfalls in Frage.

Die Abnahme der durch den ehemaligen Bundesminister für Verkehr bestimmten Linie durch die Tschechische Republik ist durch Staatsverträge nicht abgesichert. Ein Vertrag in der angestrebten Form erscheint heute unsicherer denn je, da sich der tschechische Umweltminister weigert, eine Ausnahmegenehmigung für die Querung des Böhmisches Mittelgebirges zu erteilen; das tschechische Naturschutzrecht gestattet die Querung des geschützten Gebietes nicht. Damit wird nunmehr auch eine teilweise Neuplanung auf tschechischem Gebiet wahrscheinlich.

Zur Beantragungszeit des Bauvorhabens, 1990/1992, wurden Verkehrsprognosen angenommen und rechtlich für die Planung verbindlich, die nachweislich in Stärke und Höhe nicht eingetreten sind. Das Auseinanderklaffen von Verkehrsprognose und realer Verkehrsentwicklung macht eine Überprüfung des Bauvorhabens ebenfalls zwingend erforderlich.

Für die Linie der BAB 17 war unter mehreren Varianten, auch nach Einschätzung der ehemaligen Bundesregierung, der konfliktreichste Korridor gewählt worden. Negative Auswirkungen auf die Raumordnung und Siedlungsstruktur, Schaden für hochwertige Natur-, Kultur- und Erholungsräume sowie Schutzgebiete (Dresden, Oberes Elbtal, Sächsische Schweiz, Osterzgebirge) sind die Folge. Ehemals vorgesehene, den Bürgern zugesicherte, Umweltschutzmaßnahmen wurden aus Kostengründen bereits zurückgenommen bzw. verringert. Der durch die Autobahn zu erwartende induzierte Verkehr erhöht die Verkehrsleistung insgesamt und steht den erklärten Umweltzielen der Bundesrepublik Deutschland entgegen.

Die Bauunterbrechung und Neubewertung der BAB 17 wird insbesondere dadurch dringlich, da die Sächsische Staatsregierung seit dem Ausgang der Bundestagswahl den Bau forciert und ungeachtet der hier aufgeführten Konflikte beabsichtigt, Fakten zu schaffen. Die angespannte Finanzlage des Bundes erfordert es jedoch, jegliche Verschwendung von Steuergeldern zu unterbinden.

Daß der Stopp bereits beschlossener Projekte prinzipiell als möglich und machbar angesehen wird, belegt der Koalitionsvertrag, der beispielweise für zwei umstrittene Schienenstrecken festlegt, daß „Alternativen zu bisherigen Verkehrsplanungen wie der Mitte-Deutschland-Bahn (Kassel–Erfurt–Chemnitz–Dresden–Görlitz) und der Sachsen-Magistrale (Chemnitz–Plauen–Nürnberg)“ erfolgen sollen.