

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Thomas Dörflinger, Dorothea Störr-Ritter, Dr. Martina Krogmann, Peter Weiß (Emmendingen), Meinrad Belle, Klaus Holetschek, Bernd Schmidbauer, Andreas Storm, Siegfried Hornung, Ursula Heinen, Anton Pfeifer, Katherina Reiche, Erika Reinhardt, Hans-Peter Repnik, Franz-Xaver Romer, Dr. Paul Laufs, Annette Widmann-Mauz, Heinz Seiffert, Peter Götz, Dr. Wolfgang Freiherr von Stetten, Klaus Riegert, Dr. Andreas Schockenhoff, Hans-Joachim Fuchtel, Elmar Müller (Kirchheim), Heinz Wiese (Ehingen), Dr. Karl A. Lamers (Heidelberg) und der Fraktion der CDU/CSU

Finanzierung und Bau der Autobahn A 98

Die bereits im Bau befindliche Hochrheinautobahn A 98, als Vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan von 1992 ausgewiesen, ist als überregionale leistungsfähige Ost-West-Verbindung zwischen Basel (A 5) und dem Bodenseeraum (A 81) vorgesehen. Ziel der A 98 ist die Verknüpfung des Wirtschaftsraumes am Hochrhein mit dem übergeordneten Straßenverkehrsnetz der unmittelbaren Nachbarländer Frankreich, der Schweiz und Österreich. Dieser Gesichtspunkt ist von besonderer Bedeutung im Hinblick auf den wachsenden EU-Binnenverkehr und die bilateralen Vereinbarungen zwischen der EU und der Schweizer Eidgenossenschaft. Sie dient weiter zur Entlastung der Ortsdurchfahrten am Hochrhein vom sehr starken Durchgangsverkehr und zur Beseitigung von Gefahrstellen im Zuge der B 34, hierbei insbesondere des „Heilig-Geist-Buckel“ in Laufenburg mit dem im Zuge einer Bundesstraße einmaligen Gefälle von 13 %.

Im „Investitionsprogramm für den Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 bis 2002“ der Bundesregierung sind nur Streckenabschnitte der A 98 enthalten, die sich bereits im Bau befinden bzw. bereits unter Verkehr und in der Restabwicklung sind. Der seit 27. Dezember 1999 rechtskräftig planfestgestellte Abschnitt „Murg-Hauenstein“ sowie die weiteren sich in der Planung befindlichen Abschnitte sind hier wie im „Anti-Stau-Programm“ nicht enthalten.

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

1. Teilt die Bundesregierung die in den letzten drei Regierungserklärungen des baden-württembergischen Ministerpräsidenten Erwin Teufel dokumentierte Auffassung des Landes Baden-Württemberg, dass die A 98 zu den zentralen Projekten der Verkehrsinfrastruktur bezüglich Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg gehört?
2. Welche zeitlichen Auswirkungen hat die Nichtberücksichtigung der A 98 in den im Vorwort genannten Programmen auf die Realisierung der A 98 zwischen Weil am Rhein und Schaffhausen (CH)?
3. Ergeben sich nach Ansicht der Bundesregierung unter Berücksichtigung der Tatsache, dass bei einer Zweckbindung der Mineralölsteuer, die durch die Erhöhung aufgrund der Ökosteuer jetzt einschließlich Mehrwertsteuer einen Anteil von rd. 70 % am Kraftstoffpreis hat, von nur einem Pfennig pro Liter 700 Mio. DM bundesweit zusätzlich in den Bau von Bundesfernstraßen fließen könnten, durch eine mögliche Zweckbindung in Zukunft Finanzierungsmöglichkeiten, die auch der A 98 zugute kommen könnten?
4. Sähe die Bundesregierung Finanzierungsmöglichkeiten für die A 98, wenn die Einnahmen aus der streckenbezogenen Lkw-Autobahnbenutzungsgebühr zu 100 % zweckgebunden den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zugewiesen würde?
5. Welche zeitlichen Auswirkungen hat die Nichtberücksichtigung des seit 27. Dezember 1999 rechtskräftig planfestgestellten A 98-Streckenabschnitts „Murg-Hauenstein“ in den im Vorwort genannten Programmen auf dessen Realisierung und Finanzierung (evtl. Sonderfinanzierung)?
6. Wird der Abschnitt „Murg-Hauenstein“ bei der Fortschreibung des Bedarfsplans Bundesfernstraßen hinsichtlich seiner Einstufung in den Vordringlichen Bedarf einer nochmaligen Prüfung unterzogen?
7. Welche Perspektiven ergeben sich für den Bau des Abschnitts „Murg-Hauenstein“, wenn unterstellt werden darf, dass der Planfeststellungsbeschluss nach seiner fünfjährigen Gültigkeit im Jahr 2004 verfällt und der Abschnitt nicht im Investitionsprogramm bis 2002 enthalten ist?
8. Welche Schlussfolgerung zieht die jetzige Bundesregierung nach dem Lkw-Unfall von Herborn hinsichtlich der Entschärfung von Gefahrenstellen infolge extremer Steigungen an Bundesstraßen?
9. Wie beurteilt die Bundesregierung den Sachverhalt, dass die 13-%-Steigung der B 34 mit unmittelbarer Tangierung der Altstadt von Laufenburg/Baden und des Ökosystems Rhein eine permanente Gefahrensituation darstellt, die vor allem im Hinblick auf die auf der B 34 rollenden Gefahrguttransporte dringend beseitigt werden muss?
10. Hält die Bundesregierung an der Weisung des früheren Bundesministers für Verkehr, Matthias Wissmann, fest, dass der Abschnitt „Hauenstein-Tiengen“, obwohl nicht explizit im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans ausgewiesen, trotzdem nach den Kriterien dieser Bedarfs-einstufung weitergeplant werden kann?

11. Werden die Abschnitte der A 98, die zwar im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans von 1992 ausgewiesen sind, aber noch keine rechtskräftige Planfeststellung aufweisen, bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes Bundesfernstraßen erneut einer Überprüfung unterzogen und wenn ja, unter welchen Kriterien wird diese Überprüfung stattfinden?

Berlin, den 4. Juli 2000

Thomas Dörflinger
Dorothea Störr-Ritter
Dr. Martina Krogmann
Peter Weiß (Emmendingen)
Meinrad Belle
Klaus Holetschek
Bernd Schmidbauer
Andreas Storm
Siegfried Hornung
Ursula Heinen
Anton Pfeifer
Katherina Reiche
Erika Reinhardt
Hans-Peter Repnik
Franz-Xaver Romer
Dr. Paul Laufs
Annette Widmann-Mauz
Heinz Seiffert
Peter Götz
Dr. Wolfgang Freiherr von Stetten
Klaus Riegert
Dr. Andreas Schockenhoff
Hans-Joachim Fuchtel
Elmar Müller (Kirchheim)
Heinz Wiese (Ehingen)
Dr. Karl A. Lamers (Heidelberg)
Friedrich Merz, Michael Glos und Fraktion

