

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Daniela Wagner, Nicole Maisch, Stephan Kühn,
Dr. Anton Hofreiter, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Dr. Valerie Wilms und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Weiterbau der Autobahn 44 Kassel–Wommen (Eisenach)

Die Verlängerung der Autobahn 44 (A 44) von der Anschlussstelle Kassel-Ost bis nach Wommen (Eisenach) ist sowohl in der betroffenen Region selbst wie auch bundesweit stark umstritten. Neben zahlreichen naturschutzrechtlichen Bedenken stehen auch die immensen Kosten für den ca. 64 Kilometer langen Abschnitt in der Kritik. Bei geschätzten 1,7 Mrd. Euro Kosten für die Strecke zwischen Kassel und Erfurt wäre dieser Teilabschnitt bundesweit die bisher teuerste Autobahn.

Neben naturschutzrechtlichen und finanziellen Vorbehalten gegen die Realisierung dieses Autobahnabschnittes steht der verkehrliche Nutzen in Frage. Eine Studie von RegioConsult. Verkehrs- und Umweltmanagement, die vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND) in Auftrag gegeben wurde, kommt zu dem Schluss, dass die Verkehrsbelastung auf den Bundesstraßen, die um die geplanten Autobahnabschnitte liegen, zurückgegangen ist. Die z. T. starke Abnahme der Verkehrszahlen lässt den Schluss zu, dass der Bedarf für die A 44 von Kassel nach Wommen (Eisenach) nicht mehr gegeben ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist der Bundesregierung die Auswertung der Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2010 (SVZ) der Firma RegioConsult. Verkehrs- und Umweltmanagement bekannt?
Wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?
2. Findet die Auswertung der Ergebnisse der SVZ 2010 Eingang in die weitere Planung des geplanten Neubaus der A 44 zwischen Kassel und Erfurt?
3. Von welchen aktualisierten Baukosten geht die Bundesregierung bei den jeweiligen Planfeststellungsabschnitten der A 44 zwischen Kassel und Wommen derzeit aus?
4. Welcher Planungsstand/Realisierungsstand ergibt sich aktuell bei den einzelnen Abschnitten der A 44 zwischen Kassel und Wommen?
5. Für welche Planfeststellungsabschnitte liegt Baurecht vor?
6. Von welchen Gesamtkosten geht die Bundesregierung für das Verkehrsprojekt aus, und wie verteilen sich diese auf die einzelnen Planfeststellungsabschnitte?

7. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis ergibt sich auf der Grundlage aktualisierter Baukosten gegenwärtig für die A 44, und wie setzt sich dieses zusammen?
8. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der Bundesstraße 7 zwischen Abzweig Waldkappel (L 3226) und Oetmannshausen (Abzweig B 7/B 27) seit 2000 um 34,4 Prozent abgenommen hat und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 50,9 Prozent zurückgegangen ist?
9. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der Bundesstraße 7 zwischen Abzweig B 27 und der Ortsdurchfahrt (OD) Netra (L 3247) seit 2000 um 21,2 Prozent abgenommen hat und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 28,8 Prozent zurückgegangen ist?
10. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der Bundesstraße 7 zwischen OD Netra und der Landesgrenze Thüringen seit 2000 um 31,7 Prozent abgenommen hat und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 29,6 Prozent zurückgegangen ist?
11. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass nach absoluten Zahlen auf allen den genannten Abschnitten seit 2000 die Verkehrszahlen im Mittel um 21 Prozent zurückgegangen sind?
12. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der B 27 zwischen Abzweig Rotenburg (B 83) und Abzweig Berneburg (L 3249) seit 2000 um 44 Prozent abgenommen hat und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 68,7 Prozent zurückgegangen ist?
13. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der B 27 zwischen Abzweig Berneburg (L 3249) und Abzweig Sontra Mitte (K 28) seit 2005 um 5,5 Prozent abgenommen hat und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 16,8 Prozent zurückgegangen ist?
14. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der B 27 zwischen Abzweig Sontra Mitte (K 28) und Abzweig B 400 seit 2000 um 30,8 Prozent abgenommen hat und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 66,4 Prozent zurückgegangen ist?
15. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der B 27 zwischen Abzweig B 400 und Abzweig Datterode seit 2000 um 29,3 Prozent abgenommen hat und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 70,8 Prozent zurückgegangen ist?
16. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der B 27 zwischen Abzweig Datterode und Rodell Hoheneiche seit 2000 um 24,6 Prozent abgenommen hat und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 64,5 Prozent zurückgegangen ist?
17. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der B 27 zwischen Rodell Hoheneiche und Abzweig Oetmannshausen seit 2000 um 30,6 Prozent abgenommen hat und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 61 Prozent zurückgegangen ist?
18. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der B 27 zwischen Abzweig Vierbach (L 3243) und Weidenhäuser Kreuz seit 2000 um 20,5 Prozent abgenommen hat und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 59 Prozent zurückgegangen ist?

19. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der B 452 zwischen Rodell Hoheneiche und Abzweig L 3403 seit 2000 um 15,7 Prozent abgenommen hat und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 56,8 Prozent zurückgegangen ist?
20. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der B 400 zwischen Anschlussstelle (AS) Wommen und „Blinde Mühle“ seit 2000 um 43,1 Prozent zurückgegangen ist und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 76,2 Prozent abgenommen hat?
21. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der B 400 zwischen „Blinde Mühle“ und Abzweig B 27 seit 2000 um 31,7 Prozent abgenommen hat und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 69,3 Prozent zurückgegangen ist?
22. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der A 4 zwischen der AS Wommen und der AS Herleshausen seit 2000 um 15,2 Prozent zurückgegangen ist und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 21,7 Prozent zurückgegangen ist?
23. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der A 4 zwischen der AS Herleshausen und der AS Eisennach-West seit 2000 um 14,2 Prozent abgenommen hat und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 21,8 Prozent zurückgegangen ist?
24. Stimmt die Bundesregierung mit der Aussage von RegioConsult. Verkehrs- und Umweltmanagement überein, dass aus diesen Zahlen kein Bedarf für den Ausbau des Verkehrsnetzes in dieser Region, im Besonderen den geplanten Ausbau der A 44 von Kassel nach Eisenach, erkennbar ist?
Falls nein, warum nicht?
25. Stimmt die Bundesregierung mit der Aussage von RegioConsult. Verkehrs- und Umweltmanagement überein, dass der Entlastungsbedarf der Ortsdurchfahrten entlang der B 7, B 27 und B 400 sich seit 1990 kontinuierlich verringert hat (falls nein, bitte begründen)?
26. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Aussage, dass der Neubau der A 44 bei Prognosebelastungen von unter 20 000 Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden (Kfz/24h) verkehrlich wie wirtschaftlich nicht gerechtfertigt erscheint?
27. Stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass durch den demographischen Wandel mit einem weiteren Rückgang der Verkehrszahlen in den Ortschaften entlang der Teilabschnitte zu rechnen ist?
Falls nein, warum nicht?
28. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag, statt eines Neubaus der A 44 von Kassel nach Eisenach Ortslagen entlang der B 7, B 27 und B 400 durch Ortsumgehungen zu entlasten?
29. Liegen der Bundesregierung Zahlen über die Kosten vor, die bei einem Ausbau der Bundesstraße B 7 im „Netra-Korridor“ anstatt des Weiterbaus der A 44 entstehen würden (falls ja, bitte auflisten)?
Falls nein, warum hat sich die Bundesregierung nicht mit einer solchen Alternative beschäftigt?

Berlin, den 2. Juli 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

