

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Valerie Wilms, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Sven-Christian Kindler, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Evaluierung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit und weiterer Vorhaben des Bedarfsplans Straße in Ostdeutschland

Mehr als 22 Jahre nach Vollendung der staatlichen Einheit Deutschlands kann festgehalten werden, dass die fünf „neuen Länder“ bei der Ausstattung mit Fernstraßeninfrastruktur mittlerweile eine Netzdichte erreicht haben, die der Netzdichte vergleichbarer westdeutscher Länder in nichts nachsteht. Die immer wieder beschworene „Infrastrukturücke“ Ostdeutschlands ist beim Bundesfernstraßennetz nicht mehr existent. Allein zwischen den Jahren 1991 und 2011 flossen rund 15,4 Mrd. Euro in die sieben Vorhaben der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE Straße). Damit wurde das Netz um 1 890 Kilometer neue Fernstraßen erweitert; weitere rund 40 Kilometer sind im Bau. Bis zum Jahr 2014 sollen alle Maßnahmen der VDE Straße vollendet sein. Neben den VDEs investierte der Bund auch über den Bedarfsplan Straße in weitere neue Fernstraßen wie beispielsweise die autobahnähnliche B 6n von der Landesgrenze Niedersachsen/Sachsen-Anhalt (A 395) bis zum geplanten Kreuz Wolfen an der A 9, für die bisher 525 Mio. Euro investiert wurden und die insgesamt 700 Mio. Euro kosten wird.

Zwar werden für den Bau neuer Fernstraßen in Ostdeutschland neben verkehrlichen Notwendigkeiten vor allem regionalwirtschaftliche Effekte angeführt, allerdings fehlt bis heute eine umfassende Evaluierung der durch den Bundesverkehrswegeplan ausgelösten milliardenschweren Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, die eine objektive Beurteilung der ausgelösten tatsächlichen Effekte anhand harter Kriterien ermöglichen würde.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Gesamtkostenschätzung lag dem Bau der A 20 zwischen Lübeck und Stettin (Kreuz Uckermark) (VDE 10) im Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und zu welchen Kosten wurde die A 20 letztendlich realisiert (bitte inflationsbereinigt angeben)?
2. Welche Verkehrsprognose lag dem Bau der A 20 gemäß Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und welche tatsächliche Verkehrsbelegung ergab sich für das Prognosejahr 2010, bzw. welche ergibt sich aktuell (bitte abschnittsweise angeben, bzw. Dauerzählstellen der Bundesanstalt für Straßenwesen – BAST)?
3. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis lag der A 20 im Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und welches würde sich unter Berücksichtigung der tatsächlichen Baukosten und der heutigen Verkehrsbelegung ergeben?

4. Wie bewertet die Bundesregierung den Bau der A 20 unter Berücksichtigung der heutigen Erkenntnisse insbesondere bezüglich der realen Verkehrsbelegung?
5. Welche regionalwirtschaftlichen Effekte, die nachweislich auf den Bau der A 20 zurückgehen, sind der Bundesregierung bekannt, und wie bewertet sie diese?
6. Welche Gesamtkostenschätzung lag dem Bau der A 38 zwischen Göttingen und Halle (Saale) (VDE 13) im Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und zu welchen Kosten wurde die A 38 letztendlich realisiert (bitte inflationsbereinigt angeben)?
7. Welche Verkehrsprognose lag dem Bau der A 38 gemäß Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und welche tatsächliche Verkehrsbelegung ergab sich für das Prognosejahr 2010, bzw. welche ergibt sich aktuell (bitte abschnittsweise angeben, bzw. Dauerzählstellen der BAST)?
8. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis lag der A 38 im Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und welches würde sich unter Berücksichtigung der tatsächlichen Baukosten und der heutigen Verkehrsbelegung ergeben?
9. Wie bewertet die Bundesregierung den Bau der A 38 unter Berücksichtigung der heutigen Erkenntnisse insbesondere bezüglich der realen Verkehrsbelegung?
10. Welche regionalwirtschaftlichen Effekte, die nachweislich auf den Bau der A 38 zurückgehen, sind der Bundesregierung bekannt, und wie bewertet sie diese?
11. Welche Gesamtkostenschätzung lag dem Bau der A 71 zwischen Erfurt und Schweinfurt (VDE 16) im Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und zu welchen Kosten wurde die A 71 letztendlich realisiert (bitte inflationsbereinigt angeben)?
12. Welche Verkehrsprognose lag dem Bau der A 71 gemäß Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und welche tatsächliche Verkehrsbelegung ergab sich für das Prognosejahr 2010, bzw. welche ergibt sich aktuell (bitte abschnittsweise angeben, bzw. Dauerzählstellen der BAST)?
13. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis lag der A 71 im Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und welches würde sich unter Berücksichtigung der tatsächlichen Baukosten und der heutigen Verkehrsbelegung ergeben?
14. Wie bewertet die Bundesregierung den Bau der A 71 unter Berücksichtigung der heutigen Erkenntnisse insbesondere bezüglich der realen Verkehrsbelegung?
15. Welche regionalwirtschaftlichen Effekte, die nachweislich auf den Bau der A 71 zurückgehen, sind der Bundesregierung bekannt, und wie bewertet sie diese?
16. Welche Gesamtkostenschätzung lag dem Bau der A 71 zwischen Erfurt und Sangerhausen im Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und zu welchen Kosten wurde bzw. wird die A 71 letztendlich realisiert (bitte inflationsbereinigt angeben)?
17. Welche Verkehrsprognose lag dem Bau der A 71 in diesem Abschnitt gemäß Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und welche tatsächliche Verkehrsbelegung ergab sich für das Prognosejahr 2010, bzw. welche ergibt sich aktuell (bitte abschnittsweise angeben, bzw. Dauerzählstellen der BAST)?

18. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis lag der A 71 in diesem Abschnitt im Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und welches würde sich unter Berücksichtigung der tatsächlichen Baukosten und der heutigen Verkehrsbelegung ergeben?
19. Wie bewertet die Bundesregierung den Bau der A 71 in diesem Abschnitt unter Berücksichtigung der heutigen Erkenntnisse insbesondere bezüglich der realen Verkehrsbelegung?
20. Welche regionalwirtschaftlichen Effekte, die nachweislich auf den Bau der A 71 zwischen Erfurt und Sangerhausen zurückgehen, sind der Bundesregierung bekannt, und wie bewertet sie diese?
21. Welche Gesamtkostenschätzung lag dem Bau der A 73 zwischen Suhl und Lichtenfels (VDE 16) im Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und zu welchen Kosten wurde die A 73 letztendlich realisiert (bitte inflationsbereinigt angeben)?
22. Welche Verkehrsprognose lag dem Bau der A 73 gemäß Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und welche tatsächliche Verkehrsbelegung ergab sich für das Prognosejahr 2010, bzw. welche ergibt sich aktuell (bitte abschnittsweise angeben, bzw. Dauerzählstellen der BAST)?
23. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis lag der A 73 im Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und welches würde sich unter Berücksichtigung der tatsächlichen Baukosten und der heutigen Verkehrsbelegung ergeben?
24. Wie bewertet die Bundesregierung den Bau der A 73 unter Berücksichtigung der heutigen Erkenntnisse insbesondere bezüglich der realen Verkehrsbelegung?
25. Welche regionalwirtschaftlichen Effekte, die nachweislich auf den Bau der A 73 zurückgehen, sind der Bundesregierung bekannt, und wie bewertet sie diese?
26. Welche Gesamtkostenschätzung lag dem Bau der B 6n zwischen Vienenburg und der Anschlussstelle Ilberstedt (A 14) bzw. Kreuz Wolfen (A 9) im Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und zu welchen Kosten wurde die B 6n letztendlich realisiert (bitte inflationsbereinigt angeben)?
27. Welche Verkehrsprognose lag dem Bau der B 6n gemäß Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und welche tatsächliche Verkehrsbelegung ergab sich für das Prognosejahr 2010, bzw. welche ergibt sich aktuell (bitte abschnittsweise angeben, bzw. Dauerzählstellen der BAST)?
28. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis lag der B 6n im Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und welches würde sich unter Berücksichtigung der tatsächlichen Baukosten und der heutigen Verkehrsbelegung ergeben?
29. Wie bewertet die Bundesregierung den Bau der B 6n unter Berücksichtigung der heutigen Erkenntnisse insbesondere bezüglich der realen Verkehrsbelegung?
30. Welche regionalwirtschaftlichen Effekte, die nachweislich auf den Bau der B 6n zurückgehen, sind der Bundesregierung bekannt, und wie bewertet sie diese?
31. Beabsichtigt die Bundesregierung eine Evaluierung der VDE bzw. der Vorhaben des Bedarfsplans Straße?

32. Wenn nein, warum nicht, und ist eine solche Evaluierung für den kommenden Bundesverkehrswegeplan beabsichtigt?

Berlin, den 18. Januar 2013

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion