

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Dr. Anton Hofreiter, Undine Kurth (Quedlinburg), Friedrich Ostendorff, Dorothea Steiner, Markus Tressel, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Neubauvorhaben B 6n zwischen A 9 und B 87n

Als neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag befindet sich der Bau der B 6n zwischen der Bundesautobahn 9 und der geplanten Bundesstraße 87n im Weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans.

Der Bundesstraßenneubau würde den Naturpark Dübener Heide der Länge nach zerschneiden und im Norden Bad Dübens den Kurpark tangieren, so dass das Projekt erhebliches Konfliktpotenzial hinsichtlich der künftigen touristischen Nutzung und der Interessen des Naturschutzes der Region birgt.

Insbesondere der Status Bad Dübens als Kurstadt und der Naturpark Dübener Heide würden durch das Straßenprojekt Schaden nehmen, so dass die touristische Entwicklung der Region gehemmt werden könnte.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Von welchen Gesamtkosten wird gegenwärtig für die Realisierung des Verkehrsbauvorhabens B 6n zwischen A 9 und der geplanten Anbindung an die B 87n südwestlich von Torgau ausgegangen?
2. Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis ergibt sich daraus für das Verkehrsprojekt?
3. In welchem Stadium befinden sich die Projektierung und Planung der B 6n zwischen A 9 und der geplanten Anbindung an die B 87n südwestlich von Torgau?
4. Welche Planungsarbeiten wurden bisher durchgeführt, und welche Kosten sind dabei angefallen?
5. Wie sieht der genaue Zeitplan für Planung und Realisierung der einzelnen Bauabschnitte des Vorhabens aus, und in welchen Jahresscheiben sollen die benötigten Finanzmittel in den Bundeshaushalt eingestellt werden?
6. Welche Kosten für Betrieb, Wartung und Unterhaltung werden für die neue Verkehrsanlage voraussichtlich jährlich anfallen?
7. Welche Gewerbe- bzw. Wirtschaftsstandorte sollen konkret mit der B 6n erschlossen werden, die heute noch nicht an das Fernstraßennetz angebunden sind?
8. Gibt es Bestrebungen der Bundesländer Sachsen-Anhalt und Sachsen, das Vorhaben künftig für den Vordringlichen Bedarf anzumelden?

9. Welche alternativen Linienführungen wurden bisher untersucht, und welches Ergebnis brachten diese Untersuchungen?
10. Wurden Linienführungen außerhalb des Naturparks Dübener Heide untersucht?
11. Wie bewertet die Bundesregierung den Zerschneidungseffekt, bezogen auf das Schutzgut Natur im Landschaftsraum Dübener Heide?
12. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkungen der B 6n auf das „Pres-seler Heidewald- und Moorgebiet“ unter naturschutzfachlichen Aspekten?
13. Wie schätzt die Bundesregierung das Konfliktpotenzial zwischen dem Stra-ßenneubau und der touristischen Nutzung insbesondere mit Blick auf die un-mittelbare Nähe der B 6n zum Kurgebiet in Bad Dübén ein?
14. Wie bewertet die Bundesregierung die Beeinträchtigungen von Schutzgütern im Naturpark Dübener Heide durch den Neubau der B 6n?
15. Welche kleinräumigen Alternativen hat die Bundesregierung bezüglich der Ortsumgehung Bad Dübén untersucht, und welches Ergebnis brachten diese Untersuchungen?
16. Untersucht die Bundesregierung im genannten Korridor alternativ Investitio-nen in das Eisenbahnnetz?
17. Wenn ja, zu welchem Ergebnis kommen diese Betrachtungen unter gesamt-wirtschaftlichen Aspekten, und welche Nutzen-Kosten-Relationen ergeben sich für die Verkehrsträger im Vergleich?
18. Von welcher Verkehrsbelegung wird nach Fertigstellung des Projekts ausge-gangen (bitte abschnittsweise darstellen), und welche Verkehrsprognose liegt diesen Schätzungen zugrunde?
19. Wie hoch ist der Lkw-Anteil, und wie hoch ist der Anteil des induzierten Ver-kehrs?
20. Wie hoch ist der Anteil des Quell- und Zielverkehrs?
21. Wie hoch ist die Verkehrsbelegung heute auf den Bundesstraßen 2, 6 und 183 im genannten Korridor (bitte abschnittsweise darstellen)?
22. Wie hoch ist heute der Lkw-Anteil, und wie hoch ist der Anteil des Quell- und Zielverkehrs?
23. Wie hoch ist der Anteil von Baustofftransporten aus den regionalen Kiesab-baugebieten (Laußig) am Lkw-Verkehr?
24. Wie hoch ist der Anteil der Verkehrsträger Lkw und Eisenbahn bei den Mas-sengutverkehren aus den Kiesgruben der Region?
25. Welcher Anteil der Kiestransporte ist unter anderen Rahmenbedingungen – wie beispielsweise einer höheren Lkw-Maut – auf den Verkehrsträger Bahn ver-lagerungsfähig?
26. Welche Daten liegen der Bundesregierung zur demographischen Entwicklung in den Landkreisen Nordsachsen und Wittenberg vor, und welche Wechsel-wirkungen ergeben sich aus den demographischen Daten und der künftigen Entwicklung der Verkehrsnachfrage?
27. Welche Auswirkungen hat die demographische Entwicklung in den beiden Landkreisen auf die Verkehrsprognose für die B 6n?

Berlin, den 3. August 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion