

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN  
— Drucksache 10/2334 —**

**Planung und Bau der A 60/B 50 n Bitburg—Wittlich—Hunsrückhöhenstraße**

*Der Bundesminister für Verkehr – StB 22/40.25.79.0060/22033  
Va 84 – hat mit Schreiben vom 20. Dezember 1984 namens der  
Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:*

*I. Prognose/Bedarf*

Die bei der letzten Fortschreibung des Bedarfsplanes erstellte Nutzen-Kosten-Analyse vom 7. November 1979 weist für den Bereich Bitburg—Hochscheid ein für das Jahr 1990 prognostiziertes Kfz-Aufkommen von 9 200 bis 9 900 pro 24 Stunden aus. Im Planfeststellungsbeschuß für den Abschnitt Landscheid—Altrich wird sogar von nur 7 000 Kfz/24 h ausgegangen.

1. Mit welchem Verkehrsaufkommen in den Jahren 1990 und 2000 rechnet die Bundesregierung heute
  - a) im Bereich Bitburg—Wittlich,
  - b) auf der Strecke Wittlich—Hochscheid?

Der Bedarf für ein Fernstraßenprojekt ergibt sich nicht allein aus den zu erwartenden Prognosebelastungen, sondern wird in einer Projektbewertung, wie sie für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes einschließlich des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen durchgeführt wird, ermittelt. Die Projektbewertung strebt eine möglichst umfassende Gesamtbilanz der von einem Projekt ausgehenden Wirkungen an und liefert damit eine nach einheitlichen Kriterien erarbeitete Entscheidungshilfe für die Beurteilung der Realisierungswürdigkeit des Projektes.

Dabei werden Einsparungen bei Betrieb und Unterhaltung der Fahrzeuge und Wege, Beiträge zur Verkehrssicherheit, zur Verbesserung der Erreichbarkeit, regionalwirtschaftliche Vorteile, Beiträge zum Umweltschutz, Wirkungen auf Natur und Landschaft und die Investitionskosten berücksichtigt und gegeneinander abgewogen.

Die zu erwartenden Prognosebelastungen werden wesentlich durch die zugrundeliegenden Netzsituationen sowie durch strukturelle Veränderungen bestimmt.

Der im Planfeststellungsbeschuß für die A 60 von der B 50 bei Landscheid bis zur B 49 südlich Wittlich genannte Wert von 7 000 Kfz/24 h geht davon aus, daß dieser Abschnitt vorab einbahnig als Umgehung Wittlich hergestellt wird, der Lückenschluß von Bitburg bis Landscheid aber noch nicht erfolgt ist und auch die Weiterführung zur A 1/A 48 und als B 50 über die Mosel zur B 327 (Hunsrückhöhenstraße) noch nicht besteht.

Nach gutachterlichen Untersuchungen werden für den Zeitraum 1990 bis 2000 im Abschnitt Bitburg–Wittlich unter Berücksichtigung eines 4streifigen Ausbaus Verkehrsbelastungen je nach Teilabschnitt in der Größenordnung zwischen 11 300 und 12 700 Kfz/24 h prognostiziert, für den Abschnitt Wittlich–Hochscheid Verkehrsbelastungen in der Größenordnung von 10 500 bis 12 800 Kfz/24 h.

Der Lkw-Anteil wird bei rd. 25 % erwartet.

2. Inwieweit konnte das im Jahre 1979 prognostizierte Verkehrsaufkommen die Planung und den Bau einer vierspurigen Autobahn bis zur bestehenden A 1/A 48 legitimieren?

Bereits in der Antwort zur Frage 1 ist darauf hingewiesen, daß das Prognoseverkehrsaufkommen nicht das einzige Kriterium für den Bedarf einer Bundesfernstraße ist.

Für die Fortschreibung des Bedarfsplanes im Jahre 1980, der der Deutsche Bundestag mit seinem Beschuß folgte, waren für die A 60/B 50 zusätzlich folgende Gesichtspunkte mitbestimmend: Erschließungsfunktion des Straßenzuges, Verbesserung der Struktur des Raumes, die Überwindung des Moseltales, Verbesserung der Erreichbarkeit der Oberzentren Trier und Mainz sowie der Mittelmosel, Entlastung der Ortsdurchfahrten an der B 50, Entschärfung der Unfallstellen und die Anbindung an das internationale Fernstraßennetz. Hinzu kommt die politische Zusage gegenüber Belgien, die belgische Autobahn über die A 60 St. Vith–Wittlich an das deutsche Autobahnnetz anzubinden.

Die in der Antwort zu Frage 1 genannten Prognosebelastungen rechtfertigen jedoch auch unter dem Gesichtspunkt der Leistungsfähigkeit einen 4streifigen Querschnitt.

Die Anpassung an die Verkehrsentwicklung erfolgt durch einen stufenweisen Ausbau, bei dem zunächst eine Fahrbahn (zwei Fahrstreifen) ausgebaut wird.

3. Welche Werte des Kfz-Aufkommens rechtfertigen im allgemeinen den Bau
  - a) einer zweispurigen Bundesstraße,
  - b) einer vierspurigen Bundesstraße,
  - c) einer vierspurigen Autobahn,
  - d) einer sechsspurigen Autobahn,bezogen auf die üblichen Regelquerschnitte?

Die Festlegung des Querschnittes für eine Bundesfernstraße hängt vom Ergebnis der Projektbewertung ab (vgl. Antwort zu Frage 1).

Dagegen hängt die Leistungsfähigkeit für die einzelnen Querschnittstypen in weiten Grenzen von vielen Randbedingungen, wie Längsneigung, Kurvigkei, Überholmöglichkeit, Sichtverhältnissen und Anteil des schweren und langsamen Verkehrs, ab. Für die Regelquerschnitte sind in den „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte (RAS-Q)“, Ausgabe 1982, Diagramme enthalten, aus denen im Einzelfall die Leistungsfähigkeit entnommen werden kann.

4. Welche Bereiche der geplanten A 60 und B 50n werden im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplanes überprüft?

Im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplanes werden alle noch nicht im Bau befindlichen Bereiche der geplanten A 60/B 50 neu überprüft.

5. Für welche Abschnitte wird eine ökologische Risikobewertung erstellt?

Eine ökologische Risikobewertung im Rahmen der Bedarfsplan-überprüfung erfolgt für die Abschnitte

- A 60 Bitburg–Wittlich,
- B 50n Wittlich–Hochscheid.

### *II. Umweltverträglichkeitsprüfung*

6. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß für die A 60/B 50n im Bereich Bitburg–Hochscheid eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden ist? Wenn ja, wie hat die Prüfung konkret ausgesehen?

Ja. Bei der Straßenplanung ist die Prüfung der Umweltverträglichkeit eine den gesamten Planungsprozeß auf allen Stufen begleitende Tätigkeit. Für die Abschnitte Bitburg–Wittlich der A 60 und Wittlich–Hochscheid der B 50n wurde die Umweltverträglichkeit bereits bei den raumplanerischen Verfahren auf Landesebene durch die entsprechenden Träger öffentlicher Belange (Natur- und Landschaftspflege, Wasserwirtschaft, Forstverwaltung, Landwirtschaft, Denkmalschutz) bestätigt.

Für den Abschnitt Bitburg–Wittlich wurden im anschließenden Linienbestimmungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz Umweltbelange berücksichtigt.

Für den im Linienbestimmungsverfahren befindlichen Abschnitt Wittlich–Hochscheid der B 50n wurde im Rahmen einer Variantenuntersuchung eine detaillierte landespflgerische Voruntersuchung erstellt, wobei für die gewählte Linie ein positives Ergebnis erzielt wurde.

7. Welche konkreten Gutachten – insbesondere geologische für die Moselbrücke (Steilhang bei Ürzig) und kleinklimatologische zu Auswirkungen u. a. auf den Weinbau – sind für die A 60/B 50n bisher erstellt worden (Quellenangabe)?

Folgende Gutachten sind erstellt worden:

- Ein Gutachten der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bereich Straßenbautechnik, Abteilung Erd- und Grundbau über die Gründungsverhältnisse der Moseltalbrücke Ürzig–Zeltingen.
- Erster Bericht der BASt über die Auswertung der Bohrlochneigungsmessungen im Gründungsbereich der Brücke.
- Eine Geologische Detailkartierung M. 1 : 1 000 im Bereich der geplanten Moselbrücke von Friedrich Leithoff, Betreuer Dr. E. Krauter, vom Geologischen Landesamt Rheinland-Pfalz, Mainz.
- Für den Abschnitt der A 60 von der B 51 (Bitburg) bis zur B 257 (Badem) wurde vom Wetteramt Trier eine geländeklimatologische Stellungnahme abgegeben.
- Für die B 50n von der A 1/A 48 bis B 327 (Hunsrückhöhenstraße) wurden klimatologische Auswirkungen z. B. auf den Weinbau (moselseitiger Klimaschutzwald) im Rahmen der Landespflgerischen Voruntersuchung geprüft.

Der bestehende Klimaschutzwald bleibt danach auch nach dem Bau der B 50n erhalten.

8. Ist die Bundesregierung bereit,
  - a) zur A 60/B 50n,
  - b) bei der zukünftigen Planung von Bundesfernstraßen eine Umweltverträglichkeitsprüfung analog der EG-Richtlinie (EG-Dok. Nr. 7972/80) zu erstellen? Wenn nein, wie soll die Umweltverträglichkeit bei anstehenden Projekten geprüft werden?

Die Umweltverträglichkeit von Bundesfernstraßen wird auf allen Planungsstufen (Bundesverkehrswegeplan, Linienbestimmung und Planfeststellung) mit immer engerem räumlichen Bezug geprüft. Die hierfür geltenden Bestimmungen stehen den Anforderungen des EG-Richtlinienentwurfs nicht nach.

Hinsichtlich der A 60/B 50n wird auch auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

### **III. Ökologische Bedenken**

Die geplante A 60/B 50n greift nachhaltig in den Wasser- und Naturhaushalt ein und verursacht negative ökologische Auswirkungen.

9. Wie viele und welche Feuchtgebiete werden in den einzelnen Planungsabschnitten zerstört?

Bei der Planung von Bundesfernstraßen und den damit verbundenen Eingriffen in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild ist ein Zielkonflikt zwischen Raumordnung, Verkehr und Wirtschaftlichkeit sowie Naturschutz und Landschaftspflege nicht immer zu vermeiden. Hierbei gilt es, eine Lösung zu finden unter weitestgehender Schonung der vorhandenen Ressourcen, wobei alle berührten Belange gegeneinander abzuwägen sind.

Im Verlauf der A 60/B 50n von der B 51 (Bitburg) bis B 327 (Hunsrückhöhenstraße) werden zwei Feuchtgebiete, und zwar auf dem Abschnitt B 50n, beansprucht. Es handelt sich um eine Naßwiese am Hardter Weiher, die wegen des Vorkommens gefährdeter Tierarten als schutzwürdig eingestuft ist, sowie um einen Graben östlich der „Alten Schanzen“, der mit einer lückigen Strauchhecke bestockt und als Biotop-Schongebiet ausgewiesen ist. Dieses Biotop-Schongebiet ist bereits durch Fichtenanpflanzung beeinträchtigt (Biotopkartierung des Landesamtes für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht, Oppenheim). Für die beanspruchten Feuchtgebiete wird Ausgleich geschaffen.

10. Wie viele Hektar Wald müssen in den einzelnen Planungsabschnitten abgeholt werden, und wie hoch ist dabei der Laubholzanteil?

Folgende Waldflächen werden in Anspruch genommen:

- a) A 60, B 51 (Bitburg) – A 1/A 48 (Wittlich)  
ca. 102 ha, Laubwaldanteil ca. 50 %,
- b) B 50n, A 1/A 48 (Wittlich) – B 327 (Hunsrückhöhenstraße)  
ca. 35 ha, Laubwaldanteil ca. 40 %.

Im Rahmen der Baumaßnahme werden in großem Umfang Bäume und Sträucher gepflanzt. So beträgt der Anteil der zu bepflanzenden Schräglächen z. B. im A 60-Abschnitt zwischen der B 257 (Badem) und der B 50 (Landscheid) an der gesamten Grundgerwerbsfläche ca. 45 %. Die neu bepflanzte Fläche ist etwa ein Drittel größer als die im selben Abschnitt in Anspruch genommene Waldfläche.

11. Welche ökologischen Gutachten sind bisher für die jeweiligen Teilabschnitte erstellt worden, und zu welchen Ergebnissen kamen diese?

Im Rahmen der Prüfung der Umweltverträglichkeit sind folgende Untersuchungen zu ökologischen Fragestellungen erstellt worden:

- a) B 51 (Bitburg) – B 257 (Badem) ein landschaftspflegerischer Begleitplan zum Vorentwurf, mit dem Ergebnis, daß die aufgezeigten Maßnahmen ausreichen, die Eingriffe durch die A 60 angemessen auszugleichen.
- b) B 257 (Badem) – B 50 (Landscheid) ein landschaftspflegerischer Vergleich der Trassenvarianten im Bereich Spangdahlem mit dem Ergebnis, daß die etwa auf der Gemarkungsgrenze zwischen Gransdorf und Spangdahlem verlaufende Trassenführung die beste ist.
- c) B 50 (Landscheid) – A 1/A 48 ein landschaftspflegerischer Begleitplan zum Bauentwurf (Planfeststellungsverfahren).
- d) A 1/A 48 – B 327 (Hunsrückhöhenstraße) eine landschaftspflegerische Voruntersuchung als Bestandteil der Variantenuntersuchung neue B 50. Als Ergebnis hat sich die ursprünglich für die A 60 ausgewählte Trasse als die aus landschaftspflegerischer und straßenplanerischer Sicht beste Trasse herausgestellt.

12. Inwieweit sind von dem Bau und von dem Betrieb der A 60/B 50 n empfindliche Biotope betroffen, in denen Arten der Roten Liste leben, und um welche Arten handelt es sich?

Durch die A 60/B 50 n werden Biotope betroffen, in denen Arten der Roten Liste leben. Gemäß einer Auflage des Landesamtes für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht können die Arten der Roten Liste aus Gründen des Artenschutzes nicht veröffentlicht werden.

13. In welchem Ausmaß tragen Bau und Betrieb der A 60/B 50 n zu weiterem qualitativen und quantitativen Artenschwund im Eifel-, Mosel- und Hunsrückgebiet bei?

Entsprechend den Vorschriften des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege ist bei der A 60/B 50 durch geeignete Maßnahmen vorgesehen, daß Artenverluste möglichst vermieden oder durch Maßnahmen vor Ort oder an anderer Stelle ausgeglichen bzw. ersetzt werden.

Die Maßnahmen werden im Landschaftspflegerischen Begleitplan im einzelnen dargestellt.

14. In welcher Form sind bisher bei der Beurteilung eines Bedarfsplanes der A 60/B 50 n die negativen Folgen für den Naturhaushalt berücksichtigt worden?

Bei der letzten Überprüfung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen im Jahre 1980 wurden für die A 60/B 50 n im Außerortsbereich der Flächenbedarf, die Zerschneidung, die Lärmbelastung sowie die Beeinträchtigung umweltsensibler und unzer-

schnittener verkehrsarmer Räume untersucht. Die festgestellten Wirkungen auf Natur und Landschaft waren im Rahmen der Gesamtbewertung der Maßnahme mitbestimmend für die Reduzierung auf zweistufige Lösungen bzw. die Einordnung der Zweiten Fahrbahn in die Dringlichkeitsstufe II.

15. Welche Bedenken hat die Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und Landschaftsökologie, Bonn-Bad Godesberg, zur Planung der A 60/B 50 n geäußert, und wie steht die Bundesregierung zu diesen Bedenken?

Die Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und Landschaftsökologie (BFANL) hat sich in einem frühen Stadium der Planung gegenüber Dritten zu einzelnen, ihr Interessengebiet berührenden Fragen geäußert. Im Laufe der weiteren Planung und bei der Durchführung des Liniendeterminationsverfahrens sind Bedenken des Bundesministers für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten im Bereich Naturschutz und Landschaftspflege gegenüber anderen Belangen vorbehaltlich einer erneuten Überprüfung im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplanes (vgl. Antwort zu Frage 4) zurückgestellt worden. Zu dieser Überprüfung wird auch die BFANL einen Beitrag liefern.

16. Wie der amtlichen Waldfunktionskarte der Bezirksregierung Trier zu entnehmen ist, werden durch den Bau der A 60/B 50 n und das spätere Befahren derselben Wasserschutzgebiete, Wasserschongebiete der Landesplanung, wasserwirtschaftlich schutzbedürftige Flächen in ihrer Funktion erheblich beeinträchtigt bzw. zerstört.

Um welche Fläche in welcher Größe handelt es sich?

Auf dem gesamten Abschnitt der A 60/B 50 n wird weder ein Wasserschutzgebiet, ein Wasserschongebiet der Landesplanung noch sonst eine wasserwirtschaftlich schutzbedürftige Fläche in ihrer Funktion erheblich beeinträchtigt oder gar zerstört. Bei der Planung wurde die Trasse in einen Korridor zwischen zahlreichen Wasserschutzgebieten so gelegt, daß eine Durchschneidung derartiger Gebiete weitgehend vermieden werden konnte. Solche Bereiche werden lediglich angeschnitten (bei Wasserschutzgebieten die Zone III). In diesen Fällen werden mögliche Beeinträchtigungen durch Bauausführung nach den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten ausgeschlossen.

17. Wie wird die Bundesregierung sicherstellen, daß eine ökologische Beeinträchtigung und eine Gefährdung der Trinkwasserversorgung ausgeschlossen werden?

Gemäß § 8 Abs. 4 des Bundesnaturschutzgesetzes und entsprechender landesrechtlicher Vorschriften werden in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden landschaftspflegerische Begleitpläne erarbeitet. Hierbei werden je nach Art und Umfang der Eingriffe in Natur und Landschaft entsprechende Ausgleichsmaßnahmen festgelegt. Dabei hat die Vermeidung erheblicher

oder nachhaltiger Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes grundsätzlich Vorrang vor Ausgleichsmaßnahmen.

Eine Gefährdung der Trinkwasserversorgung ist nicht zu befürchten (vgl. Antwort zu Frage 16).

18. Welche wasserwirtschaftlichen Untersuchungen mit welchen Ergebnissen sind bereits erstellt worden?

Bereits in einer ersten Planungsphase werden Kontakte und Abstimmungen mit Fachbehörden vorgenommen, welche die Linienführung mitbeeinflussen. Im Rahmen des raumplanerischen Verfahrens nach dem Landesplanungsgesetz erfolgt eine intensive Beteiligung und Abstimmung mit den für die Wasserwirtschaft zuständigen Stellen (Staatliches Quellenamt, Wasserwirtschaftsamt, Wasserbehörden, Wasserwerke, Kommunalverwaltungen usw.).

Diese wasserwirtschaftlichen Untersuchungen bzw. Abstimmungen sind für die A 60/B 50 n in allen bisher durchlaufenen Planungsstufen erfolgt.

Das Geologische Landesamt Rheinland-Pfalz kommt in seiner gutachterlichen Äußerung vom 29. März 1979 zu dem Ergebnis, daß aufgrund der gegebenen Verhältnisse eine Beeinträchtigung des Trinkwasserschutzes nicht zu erwarten ist.

#### *IV. Forst-, Landwirtschaft und Weinbau*

19. Wie viele Hektar

- a) landwirtschaftliche,
- b) forstwirtschaftliche,
- c) weinbauliche

Nutzfläche werden in den einzelnen Abschnitten durch den Bau der A 60/B 50 n direkt verlorengehen?

Folgende Flächen werden in Anspruch genommen:

Abschnitt: A 60, B 51 (Bitburg) – A 1/A 48 (Wittlich), Länge: 28,3 km

landwirtschaftliche Flächen:	ca. 140 ha
forstwirtschaftliche Flächen:	ca. 102 ha
weinbauliche Flächen:	keine

Abschnitt: B 50, A 1/A 48 (Wittlich) – B 327 (Hunsrückhöhenstraße), Länge: 28,6 km

landwirtschaftliche Flächen:	ca. 112 ha
forstwirtschaftliche Flächen:	ca. 35 ha
weinbauliche Flächen:	ca. 11 ha

Bei diesen Angaben handelt es sich sowohl um die befestigten Straßenflächen als auch um die Flächen (Seiten- bzw. Ersatzflächen), die in andere ökologisch u. U. wertvollere Biotopformen umgewandelt werden.

20. Wie groß werden die zusätzlichen Verluste infolge der Zerschneidungseffekte, Immissionenbelastungen, Beeinträchtigungen durch tiefe Einschnitte und Dammaufschüttungen etc. für
- die Landwirtschaft,
  - die Forstwirtschaft und
  - den Weinbau
- im einzelnen sein?

Zusätzliche Verluste entstehen nicht. In den unter Punkt 19 angegebenen Flächen sind der Ausgleich für Zerschneidungseffekte, Immissionsschutzanlagen und -pflanzungen sowie Ausgleichungen von Einschnitten und Dämmen u. a. bereits enthalten.

21. Wie viele Arbeitsplätze werden aufgrund dieser direkten und individuellen Auswirkungen nach Meinung der Bundesregierung
- in der Landwirtschaft,
  - in der Forstwirtschaft und
  - im Weinbau
- vernichtet?
22. Wie viele bäuerliche Betriebe werden in diesem Raum verlorengehen?

Nach den bisherigen Erfahrungen beim Bau der A 60 von Steinbrück bis Prüm sind weder bäuerliche Betriebe verlorengegangen noch Arbeitsplätze vernichtet worden.

Es ist zu erwarten, daß auch in den übrigen Bereichen keine Existenz oder Arbeitsplätze vernichtet werden. Eine Ausnahme könnte ein landwirtschaftlicher Betrieb sein, über dessen Erhaltung abschließend noch keine Aussage möglich ist.

23. Gibt es Untersuchungen, die auch die Auswirkungen auf die von der Landwirtschaft abhängigen Arbeitsplätze (z. B. Landmaschinenproduktion, -handel, Werkstätten, Futtermittelvertrieb) untersucht haben?

Wenn ja, mit welchen Ergebnissen?

Solche Untersuchungen sind im vorliegenden Fall nicht erforderlich und wurden daher nicht durchgeführt (vgl. Antwort zu den Fragen 21 u. 22).

#### *V. Fremdenverkehr/Wirtschaft*

24. In welcher Größenordnung sind Naherholungs- und Fernerholungsgebiete durch die Fernstraßenplanung betroffen, und welche konkreten Belastungen werden zusätzlich hervorgerufen?
25. Mit welchem Rückgang des Fremdenverkehrs bei
- Wochenendurlaubern,
  - Langzeiturlaubern
- muß in diesen Gebieten gerechnet werden?
26. Wie viele Arbeitsplätze würden in den betroffenen Gebieten im Fremdenverkehrsgewerbe verlorengehen?

Aufgrund vorliegender Erfahrungen kann angenommen werden, daß sich die neue Fernstraßenverbindung für den Fremdenverkehr in Rheinland-Pfalz, insbesondere in den Fremdenverkehrsgebieten Eifel, Mosel/Saar und Hunsrück, sowohl für länger verweilenden Erholungstourismus als auch für den Wochenend- und Tagestourismus positiv auswirkt. Dies trifft für den Inlands- als auch für den Auslandstourismus und hier insbesondere aus den BENELUX-Staaten zu.

Nach Fertigstellung der linksrheinischen Autobahn A 61 und der Eifelautobahn A 48 hat sich bisher der Zustrom von Touristen nachweislich in den Fremdenverkehrsgebieten Eifel/Ahr und Mosel/Saar erhöht.

27. Die Bedeutung von Raumwirksamkeit und wirtschaftlichen Impulsen durch neuen Fernstraßenbau ist – wie die Horst/Lutter-Studie untermauert – bisher überschätzt worden. Zu diesen Schlüssen kommt auch neuerdings das Gutachten des Verkehrswissenschaftlers Norbert Walter, der die wirtschaftlichen Folgewirkungen der A 48 Koblenz–Trier untersucht hat.  
Mit welchen konkreten Wachstumseffekten für die Südwesteifel und den Hunsrück rechnet die Bundesregierung nach Fertigstellung der A 60/B 50 n?
28. Wie viele neue Industrie- und Gewerbeanlagen werden sich aufgrund einer parallel zur B 50 gelegenen neuen A 60/B 50 n im Eifel- und Hunsrückgebiet ansiedeln, und wie viele Arbeitsplätze werden hier geschaffen?

Konkrete Berechnungen über Wachstumseffekte nach Fertigstellung der A 60/B 50 n sind nur bedingt möglich. Es ist jedoch davon auszugehen, daß die Raumwirksamkeit und die wirtschaftlichen Impulse bei diesen beiden Fernstraßen sich ebenso gestalten werden, wie die im Einzugsbereich der A 48 Koblenz–Trier nach deren Fertigstellung. Im linksrheinischen Einzugsbereich der A 48 (ohne Raum Koblenz) verlief die Entwicklung nach den Daten aus der amtlichen Statistik in bezug auf die Beschäftigtenzahl, Realsteueraufbringungskraft je Einwohner und Steuereinnahmekraft je Einwohner in den Zeiträumen 1975 bis 1982 bzw. 1970 bis 1982 weit günstiger als im Durchschnitt des Landes Rheinland-Pfalz oder im Bundesgebiet. Besonders günstige Zuwachsrate ergeben sich dabei im Einzugsbereich der A 48, soweit er in den Landkreisen Bernkastel–Wittlich und Daun liegt. Die Einzugsbereiche der A 60/B 50 n sind ähnlich strukturiert wie das genannte Einzugsgebiet der A 48, z. T. überschneiden sich die Einzugsbereiche der A 60/B 50 n und der A 48.

Zu den in Frage 27 erwähnten Gutachten ist anzumerken, daß bis zur Fertigstellung der Stufe I des derzeit gültigen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen mit positiven Wachstumsimpulsen durch den Fernstraßenbau zu rechnen ist. Erst im Stadium danach dürften zusätzliche Projekte im allgemeinen nur noch unwe sentliche regionalwirtschaftliche Wirkungen entfalten. Dies geht auch aus der zitierten Untersuchung von Dr. Lutter hervor.

Die Untersuchung von Dr. Walter „Messung der wirtschaftlichen und umweltrelevanten Folgeeffekte des Bundesfernstraßenbaus in strukturschwachen Räumen“ kommt, obwohl keine Gesamt-

bewertung vorgenommen wurde und Nutzen im weiteren Wirkungsbereich unberücksichtigt blieben, dennoch zu einem positiven Ergebnis für die A 48.

29. Eine bestehende A 60/B 50 n verkürzt die Fahrzeiten für Container- und Frachtverkehr zu dem Antwerpener Hafen.

Wie viele Arbeitsplätze gehen durch den Bau der A 60/B 50 n in den deutschen Nordseehäfen Bremen und Hamburg verloren?

Nach einem Gutachten der PLANCO Consulting GmbH aus dem Jahre 1978 sind durch den Bau der Autobahn A 60 Verkehrsverlagerungen von den deutschen Nordseehäfen nach Antwerpen nicht zu erwarten. Somit wird ein Verlust von Arbeitsplätzen in den deutschen Nordseehäfen Bremen und Hamburg infolge des Baues der A 60/B 50 n nicht befürchtet.

30. Inwieweit muß der Einzelhandel in den betroffenen Orten entlang der A 60/B 50 n mit einer Käuferabwanderung in andere Oberzentren (z. B. Trier) rechnen, wie er bereits nach Eröffnung der A 48 erfolgte?

31. Wie hoch wird der finanzielle Kaufkraftverlust für die betreffenden Orte sein?

Mit einer Käuferabwanderung in den Orten entlang der A 60/B 50 n ist nicht zu rechnen.

#### VI. Planung

Im kürzlich erlassenen Planfeststellungsbeschuß für den Abschnitt Landscheid–Altrich ist eine Anbindung der A 60 an die B 49 vorgesehen und somit der Planungsbereich gegenüber dem Plan des Anhörungsverfahrens um ca. 2 km gekürzt.

32. Was sind die Gründe für diese Änderung?

Die Änderung erfolgte aufgrund von Einsprüchen der Gemeinde Altrich gegen die Linienführung der B 50 neu.

Durch die Reduzierung des Planfeststellungsbereiches bis zur B 49 ist noch jede der im Bereich Altrich zur Diskussion stehenden Varianten im Hinblick auf ihren Kreuzungspunkt mit der A 1/A 48 möglich.

33. In welcher Form ist nun ein möglicher Weiterbau geplant?

Nach einer Einigung über die Linienführung im Altricher Bereich ist ein Weiterbau von der B 49 bis zur A 1/A 48 als Autobahn, von der A 1/A 48 bis zur B 327 als zweistreifige Bundesstraße geplant.

34. In welchen zeitlichen Räumen soll die A 60/B 50 n hinsichtlich

- a) des §-16-Verfahrens,  
b) des Planfeststellungsverfahrens,

- c) des Planfeststellungsbeschlusses,
  - d) des Baubeginns,
  - e) des Bauendes
- für die einzelnen Teilabschnitte realisiert werden?

***Streckenabschnitt B 51 – B 50 (Landscheid)***

Die Linie wurde 1980 vom Bundesminister für Verkehr bestimmt.  
Die Entwürfe sind in Arbeit.

Im Anschluß an das Genehmigungsverfahren wird das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

Der Baubeginn hängt vom Vorliegen des Baurechts und der Einstufung im Bauprogramm ab.

***Streckenabschnitt B 50 – B 49***

Der Planfeststellungsbeschuß ist ergangen. Der Baubeginn hängt vom Vorliegen des Baurechts und der Einstufung im Bauprogramm ab.

***Streckenabschnitt B 49 – A 1/A 48***

Der Entwurf ist genehmigt. Diese Strecke ist im Planfeststellungsbeschuß ausgeklammert worden.

Siehe auch Antworten zu Frage 32 und Frage 33.

***Streckenabschnitt A 1/A 48 – B 327 (B 50 neu)***

Zur Zeit läuft das Verfahren zur Bestimmung der Linienführung nach § 16 Abs. 1 FStrG. Danach folgen Entwurfsaufstellung, Genehmigungsverfahren und Planfeststellungsverfahren. Der Baubeginn hängt vom Vorliegen des Baurechts und der Einstufung im Bauprogramm ab.

35. Welche konkreten Alternativen sind zu der jetzt vorgesehenen Planung dieser Bundesfernstraße bisher mit welchen Ergebnissen untersucht worden?

***Abschnitt: A 60 von B 51 bis A 1/A 48***

In den 70er Jahren wurden im Rahmen der Gesamt-Autobahnplanung Belgien–Rhein–Main–Gebiet auch für diesen Bereich zahlreiche alternative Linienführungen untersucht. Sie wurden u. a. aus Gründen der Wirtschaftlichkeit sowie des Wasserschutzes aufgegeben.

***Abschnitt: B 50 neu von A 1/A 48 bis B 327***

Für diesen Abschnitt ist 1984 eine Gegenüberstellung von drei Hauptalternativen mit zahlreichen Untervarianten durchgeführt worden.

Die ursprünglich für die A 60 ausgewählte Trasse wurde auch für die B 50 neu eindeutig als die am besten geeignete ermittelt.