

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/2894 —**

Bau der A 7 im Ostalbkreis

*Der Bundesminister für Verkehr – StB 22/40.25.71.0007/30 BT
85 II – hat mit Schreiben vom 3. April 1985 namens der Bundesre-
gierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:*

1. Wie groß ist der Flächenverbrauch für den Bau der A 7 im Ostalb-
kreis in den betroffenen Gemeinden für
 - a) die Gesamtfläche,
 - b) die Waldfläche,
 - c) die Naturschutzgebiete,
 - d) die landwirtschaftlichen Nutzflächen?

Für die A 7 wurden im Ostalbkreis folgende Flächen in Anspruch
genommen:

Gemeinde	Acker/Wiese (ha)	Wald (ha)	Gesamtfläche (ha)	Naturschutz- gebiet (ha)
Stadt Neresheim	—	9,1	9,1	—
Stadt Aalen	35,6	4,4	40,0	—
Stadt Lauchheim	—	15,1	15,1	—
Gemeinde Westhausen	27,4	18,4	45,8	—
Gemeinde Rainau	10,5	—	10,5	—
Stadt Ellwangen	45,0	34,5	79,5	—
Gemeinde Ellenberg	—	15,6	15,6	—
Gemeinde Jagstzell	—	12,8	12,8	—
Gesamt	118,5	109,9	228,4	—

2. a) In welchem Ausmaß sind Wohngebiete durch den Bau der A 7 im Ostalbkreis betroffen?
- b) Wie viele Häuser müssen für den Bau abgerissen werden?

Im Ostalbkreis berührt die A 7 nur ein Wohngebiet, und zwar in Ellwangen-Neunstadt. Die Entfernung dieses Wohngebietes von der Achse der Autobahn beträgt rd. 240 m. Durch die Anlage eines Lärmschutzwalles werden die Lärmbelastungen abgesenkt.

Bei den übrigen Berührungspunkten mit Bebauung handelt es sich um Dorf- oder Mischgebiete bzw. Einzelhöfe im Außenbereich. In allen Fällen werden entweder die zumutbaren Grenzwerte für die Lärmbelastung von vornherein unterschritten oder die Lärmbelastungen werden durch geeignete Schutzmaßnahmen entsprechend abgemindert.

Häuser müssen für den Bau der A 7 nicht abgerissen werden.

3. Welche konkreten wirtschaftlichen Impulse sind durch den Bau der A 7 für den Ostalbkreis zu erwarten?
4. Sind der Bundesregierung Standortausweisungen für neue Industriegebiete bekannt, und wo befinden sich diese Standorte im einzelnen?

Die A 7 wird die Standortnachteile des Ostalbkreises beseitigen, die sich aus dem Fehlen eines Anschlusses an das Netz der Bundesautobahnen oder zweibahnigen Bundesstraßen ergeben. Die Produktionsbedingungen aller auf gute Straßenverbindungen angewiesenen Wirtschaftszweige werden verbessert, und die Industriestandorte des Ostalbkreises gewinnen an Standortattraktivität für ansiedlungsinteressierte Unternehmen.

Im Ostalbkreis sind beim baden-württembergischen Wirtschaftsministerium zwei neue Vorhaben zur Erschließung von Industriegelände zur Förderung im Jahr 1985 vorgesehen. Es handelt sich hierbei um Industriegelände in den Gemeinden Adelmannsfelden und Lauchheim.

Die Wirkungen des Lückenschlusses der A 7 zwischen Würzburg und Ulm sind allerdings nicht nur kleinräumig auf ein Kreisgebiet bezogen zu beurteilen, sondern großräumiger zu sehen. Hier ist darauf hinzuweisen, daß die A 7 durch den Bereich des Regionalen Aktionsprogramms „Westbayerisches Fördergebiet“ des 13. Rahmenplans der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ führt. Dort ist darauf hingewiesen, daß die für eine nachhaltige wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung dieses Raumes dringend erforderliche Verbesserung der Standortattraktivität nur erreicht werden kann, wenn die A 7 zum frühestmöglichen Zeitpunkt fertiggestellt wird und damit nach allen Richtungen leistungsfähige Straßenverbindungen bestehen (Drucksache 10/1279, S. 128 bis 130).

5. Wie hoch ist das prognostizierte Verkehrsaufkommen für 1990 und 2000
- a) für die Einzelabschnitte der A 7 im Ostalbkreis,
 - b) auf der bestehenden B 290 und B 19 parallel zur A 7 im Ostalbkreis?

Für die A 7 wird für den Zeitraum 1990 bis 2000 mit einem durchschnittlichen Verkehrsaufkommen im Ostalbkreis im Bereich zwischen 20 000 Kfz/24 h und 30 000 Kfz/24 h gerechnet. Der höchstbelastete Abschnitt liegt dabei zwischen Ellwangen und Aalen.

Die A 7 wird das nachgeordnete Straßennetz wesentlich entlasten. Für die B 19 im Bereich südlich Aalen, wo sie parallel zur A 7 verläuft, wird ein Rückgang der Verkehrsbelastung auf etwa 3 000 Kfz/24 h im Durchschnitt erwartet. Die Belastung der B 290 dürfte zwischen Aalen und Ellwangen auf ähnliche Werte fallen, während nördlich von Ellwangen mit einem Absinken der Belastung in die Größenordnung von 1 000 Kfz/24 h gerechnet wird.

6. Welchen Anteil an dem Verkehrsaufkommen auf der A 7 wird voraussichtlich der Ferienverkehr haben (Angabe gesondert für Ferienzeiten)?

Es ist davon auszugehen, daß die A 7 für den Ferienverkehr besonders attraktiv sein wird. Dies drückt sich darin aus, daß die durchschnittliche Belastung eines Ferienwerktages 30 bis 50 % über der Durchschnittsbelastung des normalen Werktages erwartet wird.

7. Wie wird sich das Verkehrsaufkommen auf der B 29 zwischen Schwäbisch Gmünd und Nördlingen nach Fertigstellung der A 7 entwickeln?

Für die B 29 wird zwischen Schwäbisch Gmünd und Aalen ein Zuwachs des Verkehrs auf durchschnittliche Belastungen in der Größenordnung von 25 000 Kfz/24 h, zwischen Aalen und Nördlingen von 10 000 Kfz/24 h erwartet.

