

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Weiss (München), Frau Rock  
und der Fraktion DIE GRÜNEN  
— Drucksache 11/5440 —**

**Neubau der B 51 zwischen Konz–Könen (B 419) und der A 48 (Moselaufstieg)**

*Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 19. Dezember 1989 – StB 22/40.25.79.1051/104 RP 89 – namens der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:*

1. Wird im Zuge des derzeit laufenden Linienbestimmungsverfahrens für den Neubau der B 51 weiterhin die im Bundesfernstraßenbedarfsplan 1986 vorgesehene Option auf einen – eventuell auch späteren – vierstreifigen Ausbau aufrechterhalten?

Wenn ja, warum?

Im derzeit laufenden raumplanerischen Verfahren auf Landesebene im Vorfeld der Linienbestimmung nach dem Bundesfernstraßengesetz für den Neubau der B 51 ist ein vierstreifiger Querschnitt zwischen der B 49 bei Igel und der A 48 im Hinblick auf den Landschaftsverbrauch nicht mehr vorgesehen. Der Planung liegt ein zweistreifiger Querschnitt mit Zusatzfahrstreifen im Steigungsbereich zugrunde. Lediglich für die Moselquerung (Abschnitt B 419 – B 49) ist ein vierstreifiger Querschnitt wegen der hier zu erwartenden höheren Verkehrsbelastung geplant.

2. Mit welchen Kosten muß für das Projekt in der derzeit favorisierten Variante gerechnet werden
  - a) mit dem Brückenbau über die Mosel,
  - b) ohne den Brückenbau (als Zubringer zwischen B 49 und A 48)?

Für die derzeit favorisierte Variante wird mit folgenden Kosten gerechnet:

- a) 77,5 Mio. DM für den Gesamtabschnitt B 419 (Konz) – A 48,  
davon entfallen
- b) 45,5 Mio. DM auf den Abschnitt zwischen B 49 (Igel) und A 48.

3. Wird an der Option für den Weiterbau der B 51 neu zwischen A 48 und B 51 alt (Helenenberg) festgehalten?  
Wenn ja, welche konkreten Schritte der Linienbestimmung und Planung sind bisher dazu unternommen worden?

Nein. Die Weiterführung wurde aufgegeben und ist bereits nicht mehr im Bedarfsplan 1986 enthalten.

4. Liegen der Bedarfsplanung für den Moselaufstieg Verkehrsanalysen und -prognosen für den Personen- und Güterverkehr zugrunde?  
Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Ja. Der Bewertung im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung 1985 lagen bundesweite Verkehrsanalysen und -prognosen für den Personen- und Güterverkehr zugrunde. Die Prognoseverkehrsstärken für das Jahr 2000 betragen danach bis zu rd. 18500 Kfz/24 h mit 9 Prozent Lkw-Anteil für die Moselquerung.

5. Fand im Rahmen der bisherigen Planungen eine Abstimmung mit den Interessen der Deutschen Bundesbahn statt, und welches Ergebnis hatte diese Abstimmung?  
In welchem Umfang wird insbesondere das Güterverkehrsaufkommen auf der Schienenverbindung Trier – Luxemburg durch den Neubau der B 51 beeinträchtigt?

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist integraler Bestandteil der Bundesverkehrswegeplanung, bei der eine Koordinierung der einzelnen Verkehrswege stattfindet. Die Deutsche Bundesbahn wurde im laufenden raumplanerischen Verfahren auf Landesebene für die Straßenbaumaßnahmen beteiligt. Bedenken sind dabei nicht erhoben worden, da für die Deutsche Bundesbahn negative Folgen nicht zu erkennen sind. Innerhalb ihrer Überlegungen zur Nahbereichsoptimierung im Einzelwagenladungsverkehr wird die Deutsche Bundesbahn die Straßenbaumaßnahme mit berücksichtigen.

6. Welche Studien über die ökologischen Auswirkungen des Projekts in der jetzt favorisierten Variante wurden bisher erstellt?  
Entsprechen diese Studien den Anforderungen der EG-Richtlinie zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung?  
Welche Auswirkungen des Projekts werden im einzelnen prognostiziert?

Für die Durchführung des raumplanerischen Verfahrens wurden die Wirkungen des Vorhabens auf die Umwelt untersucht. Diese

Untersuchung entspricht inhaltlich im wesentlichen der EG-Richtlinie zur Umweltverträglichkeitsprüfung.

Auswirkungen hat das Projekt insbesondere

- auf das Landschaftsbild
- auf den Naturhaushalt
- und durch Verkehrsimmisionen.

Im Rahmen der Detailplanung wird Sorge dafür getragen, daß die nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen soweit wie möglich ausgeglichen werden.

7. In welchem Umfang werden durch die vorgesehene Variante (incl. ihrer Nebenanlagen) Waldbestände, Streuobstwiesen und landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen?

Durch die vorgesehene Variante werden rd. 9 ha Waldflächen, rd. 6 ha Streuobstwiesen und rd. 49 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen.

8. Wurde eine Kartierung der durch das Projekt bedrohten Tier- und Pflanzenwelt durchgeführt? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Im Rahmen der Untersuchung der Wirkungen auf die Umwelt wurde eine Kartierung des Biotoppotentials in seiner Bedeutung für Tier- und Pflanzenwelt durchgeführt. Dabei festgestellte seltene Biotope wie Ufergesellschaften, Kalkbuchenwälder und Kalkmagerrasen sowie seltene Pflanzenarten wie Fransenenzian, großes Zweiblatt und Riemenzunge werden bei der weiteren Planung in die Abwägung einbezogen.

9. Zu welchem Ergebnis kommt die Kosten-Nutzen-Analyse für die derzeit bevorzugte Variante, und in welche Teilkomponenten gliedert sich deren Ergebnis?

Bei der Bedarfsplanüberprüfung 1985 wurde für den Abschnitt A 48 – Igel – Konz – Tobiashaus ein Nutzen/Kosten-Verhältnis von 1,2 errechnet.

Es ist anzunehmen, daß sich bei einer Nachbewertung aufgrund der nunmehr niedrigeren Kosten und der zu erwartenden höheren Verkehrszunahme ein höheres Nutzen/Kosten-Verhältnis ergibt.

Die Nutzen/Kosten-Berechnung besteht aus den Teilkomponenten Transportkostensenkungen, Kosten der Wegeerhaltung, Beiträge zur Verkehrssicherheit, Verbesserung der Erreichbarkeit, regionale Effekte und Umwelteffekte sowie Investitionskosten.

---

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75  
ISSN 0722-8333