

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN
– Drucksache 11/7769 –**

Ausbau der A 60, insbesondere Teilabschnitt Wittlich–Bitburg

Vorbemerkung

Der Vollausbau der A 60 in Rheinland-Pfalz ist Bestandteil eines Landesförderungsprogramms zur Mitfinanzierung von Bundesfernstraßen.

Die Bundesregierung begrüßt die Initiative des Landes Rheinland-Pfalz, aus Landesmitteln Bundesfernstraßen mitzufinanzieren. Eine Vereinbarung zwischen Bund und Land sieht vor, daß für die Mitfinanzierung der dringlichsten Bundesfernstraßenmaßnahmen vom Land in den nächsten zehn Jahren Landesmittel von insgesamt 450 Mio. DM bereitgestellt werden. Die Mitfinanzierung ist auf wenige Baumaßnahmen beschränkt, bei denen besondere landespolitische Aufgaben sich mit Aufgaben des Bundes überlagern. Die Landesregierung von Rheinland-Pfalz verfolgt damit das Ziel, strukturpolitisch wichtige Entwicklungen zu beschleunigen und Arbeitsplätze zu sichern und zu schaffen.

Die A 60 wurde mit der 2. Fahrbahn in das Landesförderungsprogramm zur Mitfinanzierung aufgenommen.

1. Wie erklärt die Bundesregierung die veränderte Bewertung und Nutzen-Kosten-Relationen für die vier Streckenteilabschnitte der A 60 Wittlich–Bitburg bei der Bundesfernstraßenbedarfsplanung 1986 gegenüber der von 1980, nämlich die Höherbewertung auf einen Nutzen-Kosten-Faktor 1,1 in 1986 für den gesamten Streckenabschnitt gegenüber einem Faktor von 0,68 bzw. 0,89 der einzelnen Teilabschnitte in 1980?

Welche veränderten Umstände im einzelnen führten zu dieser Umbewertung?

Wie erklärt die Bundesregierung, daß der Gesamtnutzen des Streckenabschnitts 1986 entscheidend höher angesetzt wird, während die Bewertung der Streckenteilabschnitte 1980 so niedrig ausfiel, daß keine Bauwürdigkeit ausweisbar war?

Die Bewertung bei der Bedarfsplanüberprüfung 1980 erfolgte in mehreren Teilabschnitten.

Bei der Bedarfsplanüberprüfung 1985/86 wurde die Gesamtstrecke der A 60 von der belgischen Grenze bis zur A 1/A 48 bei Wittlich, unter Einbeziehung der B 50 bis zur A 61 bei Rheinböllen, bewertet. Daraus ergibt sich ein wesentlich höherer Gesamtnutzen auch der Streckenteilabschnitte.

2. Ist der Bundesregierung bekannt, daß allein der Erörterungstermin für das Teilstück Landscheid der A 60 erwiesen hat, daß die Kostenberechnungsgrundlagen von 1985 keineswegs mehr gegeben sind und eine Projekt-Neubewertung des Ausbauvorhabens A 60 eine noch ungünstigere Nutzen-Kosten-Relation ergeben dürfte?

Aus der Niederschrift der Anhörungsbehörde über den Erörterungstermin am 1. und 2. Dezember 1988 ist die in der Frage behauptete Feststellung nicht zu entnehmen. Für die Beurteilung der Bauwürdigkeit der A 60 ist im übrigen nicht das Nutzen-Kosten-Verhältnis einer Teilstrecke, sondern die Bewertung aller maßgeblichen Kriterien für die Gesamtstrecke maßgebend.

3. Welche militärische Bedeutung kommt den geplanten Streckenteilabschnitten der A 60 heute zu?

Für den genannten Streckenabschnitt der A 60 liegen keine militärischen Planungen vor. Eine militärische Bedeutung der A 60 ist bislang nicht bekannt.

4. Hat die Bundesregierung die Absicht, analog der bereits vorgenommenen ökonomischen Neubewertung eine aktualisierte ökologische Neubewertung der geplanten Ausbauabschnitte der A 60 vornehmen zu lassen?

Wenn ja, wann werden die Ergebnisse dieser Neubewertung der Öffentlichkeit vorliegen?

Wenn nein, womit begründet die Bundesregierung die einseitig ökonomische Neubewertung?

Eine ökonomische Neubewertung der geplanten Ausbauabschnitte der A 60 wurde entgegen der Aussage in der Frage bisher nicht vorgenommen.

Die A 60 ist mit der 2. Fahrbahn Gegenstand des Landesförderungsprogramms zur Mitfinanzierung von Bundesfernstraßen. Es ist eine vorgezogene Realisierung in Anwendung des § 6 des Fernstraßenausbaugesetzes angestrebt.

5. Trifft es zu, daß den Ausbau-/Neubauprojekten einer (getrennten) zweiten Fahrbahn in den Teilabschnitten Winterspelt–Prüm und Bitburg–Wittlich der A 60 durch die der Bedarfsplanfortschreibung zugrundeliegende Bewertung die untergeordnete Prioritätskategorie „Planungen“ zugewiesen wurden und diese Teilstücke zu den Straßenbauprojekten zählen, deren Bundesfinanzierung/Aufnahme in den Bundeshaushalt nach Aussage des Bundesverkehrsministeriums (Straßenbaubericht 1988 vom Oktober 1989, Drucksache 11/5450) frühestens im Jahre 2006 überhaupt in Erwägung gezogen werden kann?

Auf die Vorbemerkung und die Antwort zur Frage 4 wird verwiesen.

6. Das Planfeststellungsverfahren für die beiden genannten Teilabschnitte bezieht bereits heute den Ausbau der Kategorie „Planungen“ mit ein.
Hält die Bundesregierung die Verwirklichung des Ausbaus innerhalb der vom Bundesverwaltungsgericht geforderten Frist von maximal zehn Jahren und die Erfüllung der von diesem geforderten Voraussetzungen für eine Rechtsgültigkeit der Planfeststellungsverfahren für die o. g. Teilabschnitte der A 60 für realistisch bzw. problematisch, und wie begründet sie ihre Einschätzung?

Das Bundesverwaltungsgericht hat sich in seiner Rechtsprechung mit der 10-Jahres-Frist im Zusammenhang mit der Frage der Zulässigkeit der Planfeststellung des gestuften Baus einer zweibahnigen Bundesautobahn befaßt. Es hat keine Aussage getroffen, daß die Maßnahme innerhalb dieses Zeitraumes auch tatsächlich verwirklicht sein muß, um die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses zu gewährleisten. Mit der Durchführung eines Planes für eine zweibahnige Bundesfernstraße ist im Sinne des FStrG begonnen, wenn mit dem Bau der ersten Fahrbahn angefangen worden ist.

7. Wie stellt sich die Bundesregierung die Umsetzung der Mitteilung von Bundeskanzler Kohl an seinen belgischen Amtskollegen Wilfried Martens (vgl. dpa-Meldung vom 3. Juli 1990) vor, der vier-spurige Ausbau der A 60 zwischen der deutsch-belgischen und der Achse Trier–Koblenz „werde ab 1991 im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen als vordringlich eingestuft“, angesichts der Tatsachen
 - a) der parlamentarischen Entscheidungskompetenz über den Bundesfernstraßenbedarfsplan und
 - b) des noch 1986 veränderten, nur knapp die (damals angesetzten) Kosten überwiegenden Nutzens der entsprechenden Streckenabschnitte, der keineswegs den Kriterien des vordringlichen Bedarfs genügen konnte?

Im Schriftwechsel von Bundeskanzler Kohl mit dem belgischen Premierminister Martens ist von der Einstufung der A 60 im Regierungsentwurf für die Fortschreibung des Bedarfsplans die Rede. Auf die abschließende Entscheidung des Deutschen Bundestages bei der Bedarfsplanerstellung für die Bundesfernstraßen wird darin ausdrücklich hingewiesen.

Darüber hinaus ist die Bundesregierung ermächtigt, nach § 6 des Fernstraßenausbaugesetzes im Einzelfall auch Maßnahmen des nachrangigen Bedarfs in den Straßenbauplan einzustellen (siehe auch Antwort zu Frage 4).

8. Sind der Bundesregierung erneute Aufwertungsversuche dieser Streckenabschnitte im Rahmen der Vorbereitung der weiteren Fortschreibung der Bundesfernstraßenbedarfsplanung bekannt?
Welche wiederum veränderten Tatsachen gegenüber den 1986 bekannten werden als Begründung zur Zeit dabei angegeben, und wie bewertet die Bundesregierung diese Begründungen?

Auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung vor dem derzeitigen Hintergrund der Bewertung von 1986 die Finanzierungsverpflichtung des Bundes für den Teilabschnitt Wittlich–Bitburg der A 60?
Für welchen Bundeshaushalt welchen Kalenderjahres rechnet die Bundesregierung mit Einstellung von Bundesmitteln für den genannten Teilabschnitt der A 60?

Im Abschnitt Bitburg–Wittlich der A 60 werden zur Zeit für alle vier Planungsabschnitte die Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Bei Vorliegen rechtskräftiger Pläne sollen entsprechende Finanzierungsmittel bereitgestellt werden.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die vom Land Rheinland-Pfalz diskutierten Pläne einer Landesfinanzierung eines Teilabschnitts Wittlich–Bitburg der A 60?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

11. Ab welchem Anteil regionaler Verkehrsfunktionen – in Abgrenzung von überregionalen Funktionen – sieht sich die Bundesregierung gehalten, eine Herabstufung von Bundesfernstraßen aus der Kompetenz des Bundes in die des Landes zu veranlassen?

Gemäß § 1 des Bundesfernstraßengesetzes sind Bundesfernstraßen öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind.

Für die Einstufung als Bundesfernstraße ist deshalb Voraussetzung, daß ein wesentlicher Anteil des auf ihr abgewickelten Verkehrs Fernverkehr ist. Feste Vorgaben zur Bestimmung seines Anteils sowie des Verhältnisses zum Anteil des Regionalverkehrs bestehen nicht, da in der Regel weitere Kriterien bei der Funktionsfestlegung zu berücksichtigen sind. Hierzu gehört z.B. die Bedeutung eines Straßenzuges für den internationalen Verkehr (grenzüberschreitenden Verkehr). Dies ist in besonderem Maße bei der A 60 der Fall. Sie stellt ein wichtiges Bindeglied zwischen dem deutschen und dem belgischen Autobahnnetz dar und erfüllt damit bereits von ihrer Konzeption her die Funktion einer Fernstraße.

12. Wie hoch setzt die Bundesregierung den jeweiligen Anteil der regionalen und der überregionalen Verkehrsfunktion der geplanten Ausbau-/Neubauteilabschnitte der A 60 in der Relation Winterspelt–Wittlich an?

Erwägt die Bundesregierung die Herabstufung der A 60?

Die A 60 zwischen Winterspelt und Wittlich ist in Verbindung mit der geplanten neuen B 50 zwischen Wittlich und Hochscheid sowie der zur A 61 bei Rheinböllen führenden B 50 Teil einer europäischen Fernstraßenverbindung, die von den belgisch-niederländischen Seehäfen sowie dem Raum Lüttich zum Rhein-Main-Gebiet führt. Durch die wiedererlangte Einheit von Deutschland wird sie zudem weitere Bedeutung als Ost-West-Achse gewinnen. Eine Abstufung der A 60 steht daher keinesfalls zur Diskussion.

13. Welche Bundesfernstraßenabschnitte der Region werden durch die geplanten Ausbau-/Neubauteilabschnitte der A 60 entlastet, und ist demzufolge geplant, nach einer eventuellen Fertigstellung des Ausbaus der A 60 diese Bundesfernstraßen herabzustufen bzw. Pläne zu deren Ausbau fallenzulassen?

Welche Streckenabschnitte welcher Bundesfernstraßen betrifft dies im einzelnen, und wann soll eine solche Herabstufung vorgenommen werden?

Im Zusammenhang mit dem einbahnigen Neubau der A 60 zwischen Winterspelt und Bitburg bzw. dem zweibahnigen Neubau der A 60 zwischen der belgischen Grenze und Winterspelt ist das Land Rheinland-Pfalz vom Bundesminister für Verkehr schriftlich aufgefordert worden, die B 409 zwischen der belgischen Grenze und Pronsfeld sowie die B 51 zwischen Prüm und Bitburg abzustufen.

14. Kommt nach Ansicht der Bundesregierung eine (Teil-)Finanzierung der A 60 aus Mitteln für die Gemeinschaftsausgaben in Betracht?
Wenn ja: unter welchen Bedingungen?

Die in Artikel 91a GG aufgeführten Gemeinschaftsaufgaben beinhalten nicht die zusätzliche Finanzierung von Bundesfernstraßen.

15. Inwieweit und womit rechtfertigt sich nach Ansicht der Bundesregierung eine Bundesfinanzierung von Bundesfernstraßen außerhalb der im Bundesfernstraßenbedarfsplan verabschiedeten Bundesfernstraßenplanungen nach dem „Zukunftsinvestitionsprogramm des Bundes“ (ZIB)?

Das von der Bundesregierung 1977 beschlossene „Zukunftsinvestitionsprogramm des Bundes“ (ZIP), das auch die Finanzierung von Bundesfernstraßen vorsah, ist inzwischen abgeschlossen. Nach den Zielsetzungen dieses mehrjährigen Investitionsprogramms zur wachstums- und umweltpolitischen Vorsorge wurden neben Maßnahmen des Bedarfsplanes u. a. auch andere Straßenbauvorhaben zur Hebung der Verkehrssicherheit und zur Strukturverbesserung finanziert.

16. Inwieweit und womit rechtfertigt sich nach Ansicht der Bundesregierung eine Bundesfinanzierung von Bundesfernstraßen außerhalb der im Bundesfernstraßenbedarfsplan verabschiedeten Bundesfernstraßenplanungen nach dem Strukturhilfegesetz?

Der Maßnahmenkatalog zum Strukturhilfegesetz sieht generell die Finanzierung von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes nicht vor. Ausnahmen bestehen für den Fall, daß sich ein Land oder eine Kommune aufgrund einer eigenen Aufgabenverantwortung (Zuständigkeit) an der Finanzierung beteiligt, oder zum Beispiel bei der baulichen Umgestaltung von Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen in der Baulast der Gemeinden.

17. Unter welchen Bedingungen ist die Einstellung von Bundesmitteln für Bundesfernstraßeninvestitionen außerhalb der mit dem Bundesfernstraßenausbaugesetz festgeschriebenen Bundesfernstraßenbauprojekte aus Sicht der Bundesregierung möglich, und wie begründet sich diese Möglichkeit im einzelnen?

Bei der Erfüllung bestimmter Voraussetzungen besteht die Möglichkeit, abweichend von den Vorgaben des Bedarfsplans Maßnahmen in den Straßenbauhaushalt aufzunehmen. Einzelheiten hierzu regeln die §§ 3 und 6 des Fernstraßenausbaugesetzes.

18. Die großräumige Verkehrsordnungspolitik hat sich bisher mit der Bundesverkehrswegeplanung begründet. Offiziell angestrebtes Ziel des Bundesverkehrswegeplans ist die integrierte Verkehrsplanung. Die Bundesfernstraßenbedarfsplanung beruft sich auf die Bundesverkehrswegeplanung.

Wie beurteilt die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Verpflichtung zur integrierten Verkehrsplanung des Bundes die geplante Aufhebung der parlamentarisch verabschiedeten Planungsprioritäten des Bundes für mehrere Teilabschnitte der A 60 durch ein Bundesland?

Die parlamentarisch verabschiedeten Ausbau- und Planungsprioritäten des Bundes können durch ein Bundesland nicht einseitig aufgehoben werden. Im übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 10 und 17 verwiesen.

19. Wie beurteilt die Bundesregierung die gleichzeitigen Verschlechterungen der Schienenverkehrsverbindung derselben Region Trier, Wittlich, Bitburg?

Die unterstellte Verschlechterung des Schienenverkehrs in der Region Trier/Wittlich/Bitburg kann die Bundesregierung weder für die Vergangenheit noch für die Zukunft feststellen. Die Deutsche Bundesbahn (DB) hat mit allen Flächenländern der Bundesrepublik Deutschland (Stand 1989) Vereinbarungen über die zukünftige Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs abgeschlossen. Im Vertrag vom 9. Juni 1986 mit dem Land Rheinland-Pfalz ist der Schienenpersonennah- und -regionalverkehr auf den Strecken Koblenz–Trier und (Köln–)Gerolstein–Trier langfristig zugesichert.

20. Welcher Aus-/Neubau welcher Bundesstraßen derselben Region wird nach derzeitigem Wissenstand der Bundesregierung als vordringlicher bzw. als Planungsbedarf bei der Fortschreibung der kommenden Bedarfsplanung vorgeschlagen werden?

Vorschläge für die Einstufung von Maßnahmen als „Vordringlicher Bedarf“ oder als „Planungen“ bei der Bedarfsplanfortschreibung liegen der Bundesregierung zur Zeit noch nicht vor.

21. Welcher Sachstand bez. der Planung der Bundesstraße B 50 neu im Streckenabschnitt Wittlich (A 1/A 48) bis zur Hunsrückhöhenstraße (B 327) liegt der Bundesregierung derzeit vor?
22. Welcher Sachstand bez. der Linienführung einer Moselquerung (Abschnitt „Hochmoselübergang“) ist der Bundesregierung derzeit bekannt?

Die Liniенführung ist am 13. Februar 1987 durch den Bundesminister für Verkehr nach § 16 FStrG bestimmt worden. An dieser Liniенführung hat sich seitdem nichts geändert. Zur Zeit läuft die Entwurfsbearbeitung.

23. Gedenkt die Bundesregierung, den genannten Streckenabschnitt der B 50 neu innerhalb der nächsten Bundesfernstraßenbedarfsplanfortschreibung erneut dem Parlament zur Verabschiedung vorzustellen?
Mit welcher Begründung und welcher Kosten-Nutzen-Relation und mit welcher ökologischen Bewertung?

Wie bereits in der Beantwortung der Frage 8 erwähnt, sind die Arbeiten zur 4. Fortschreibung des Bedarfsplans zur Zeit erst im Anfangsstadium. Aussagen zur zukünftigen Dringlichkeitseinstufung einzelner Bundesstraßen der genannten Regionen sind deshalb jetzt noch nicht möglich.

24. Wie beurteilt die Bundesregierung den Ausweis der klimatologischen Bedeutung von einzelnen Wäldern und Waldstücken durch die amtlichen Waldfunktionskarten der Forstverwaltungen, die seit Frühjahr 1983 offiziell vorliegen?
Welche Rolle werden diese Karten künftig bei der Bewertung von Bundesfernstraßenprojekten spielen?

Wegen der besonderen Bedeutung des Waldes für das Klima werden Planungen von Eingriffen durch Straßen und Wälder im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudien – auf der Stufe der Linienbestimmungen und im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitpläne – auf der Stufe der Planfeststellung – besonders sorgfältig überprüft. Hiermit wird sichergestellt, daß gemäß § 5 LPflG Beeinträchtigungen des Klimas, soweit möglich, vermieden bzw. vermindert werden, ansonsten ausgeglichen werden. Die in den Waldfunktionskarten der Forstverwaltung dargestellten Klimaschutzwälder werden dabei als wichtiger Belang berücksichtigt.

25. Wie bewertet die Bundesregierung die Stellungnahme von Bau- direktor Gaß, Straßenneubauamt Wittlich, nach der der Klimaschutzwald bei Ürzig und Zeltingen–Rachtig–Graach–Bernkastel in keinem Fall – d. h. von keiner der zur Diskussion stehenden Trassenvarianten – von einer Trasse für eine B 50 neu als Verlängerung des projektierten Teilstückes der A 60 tangiert werden wird?

Eine Stellungnahme in der Form oder mit dem Inhalt der Fragestellung wurde nie abgegeben.

Die seit Jahren von den zuständigen Straßenbaubehörden getroffene Feststellung besagt, daß die Funktion des vorhandenen Klimaschutzwaldes bei Ürzig, Zeltingen–Rachtig, Graach und Bernkastel, insbesondere als Weinbergschutzwald, durch die B 50 (neu) nur gering beeinträchtigt wird.

26. Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund der ökologischen Ausgleichsfunktion von Wäldern und den Aussagen der entsprechenden Waldfunktionskarten die Schäden an dem genannten Waldstück durch eine neue Trasse für eine B 50 neu?

Nach Aussage der zitierten Untersuchung bildet der Rachtiger Wald als Teil der Moselrandhöhen eine zusammenhängende landschaftliche Einheit, die in bezug auf Zerschneidungseffekte nur gering belastbar ist.

Der moselseitige Teil des Rachtiger Waldes stellt ein wertvolles Biotop dar, in das die Straße erheblich eingreift. Zur Kompen- sation werden umfangreiche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchzuführen sein.

27. Welche Konsequenzen gedenkt die Bundesregierung bei der Vorbereitung der nächsten Fortschreibung des Bundesfernstraßen- bedarfsplans aus der Kritik des Bundesrechnungshofes aus den Jahren 1987 und 1988 an der Bedarfsplanforschreibung, die eine Herabstufungsnötigkigkeit für im Abstand von 5 km parallel zu Bundesautobahnen verlaufende Bundesfernstraßen sieht, zu ziehen?

Die obersten Straßenbaubehörden der Länder wurden mit Schrei- ben des Bundesministers für Verkehr vom 15. Mai 1987 aufgefor- dert, Bundesstraßen, die in einem mittleren Abstand von nicht mehr als fünf km parallel zu einer Autobahn verlaufen und die eine ausreichende Verknüpfung mit dieser aufweisen, abzustu- fen, da bei diesen Streckenabschnitten davon auszugehen ist, daß sie dem weiträumigen Verkehr im Sinne des § 1 Abs. 1 Fern- straßengesetz nicht mehr dienen.

Von den Ländern wurden inzwischen ca. 300 km abgestuft; für weitere ca. 250 km ist zur Zeit die Abstufung in Vorbereitung. Ob im Rahmen der 4. Fortschreibung des Bedarfsplans weitere Abstu- fungen in Betracht kommen, wird vom Bundesminister für Ver- kehr noch geprüft.