

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann und der Gruppe
der PDS/Linke Liste**
— Drucksache 12/2014 —

Planungsvarianten beim Ausbau der Autobahn A 4

Der Landtag Sachsen hat mehrheitlich die Empfehlung an das Bundesministerium für Verkehr verabschiedet, nach der eine „Nordvariante“ für die geplante Verlängerung der Autobahn A 4 zwischen Bautzen und Görlitz vorgeschlagen wird.

1. Stimmt die Bundesregierung mit der Empfehlung des Landtages überein?

Im Abschnitt Weißenberg-Görlitz stehen zwei Grundvarianten für die künftigen Linienführungen an, die Nordvariante mit Tangierung des Landschaftsschutzgebietes „Königshainer Berge“ und die Südvariante mit Anlehnung an die B 6 im Raum Reichenbach. Es ist vorgesehen, die rechtlichen Voraussetzungen für den Bau dieses Abschnitts mit einem Investitionsmaßnahmengesetz zu schaffen. Die endgültige Entscheidung über die künftige Trassenführung trifft somit der Deutsche Bundestag. Das Bundesministerium für Verkehr prüft derzeit das ökologische Gutachten für die Trassenvarianten im Abschnitt Weißenberg-Görlitz. Die Entscheidung über den Vorschlag des Bundesministers für Verkehr und der Bundesregierung für die künftige Linienführung erfolgt nach eingehender Abwägung auf der Grundlage verkehrlicher, ökologischer und raumordnerischer Gesichtspunkte.

2. Werden unabhängig von der Entscheidung des sächsischen Landtages weitere Varianten, u. a. südlich der vorgesehenen, geprüft?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 2. April 1992 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Im Rahmen der Trassenfindung für die A 4 zwischen Weißenberg und Görlitz werden insgesamt 7 Trassenvarianten untersucht, davon auch 2 Südvarianten.

3. Ist der Bundesregierung bekannt, daß eine eventuelle Nordtrasse durch das 5 000 Hektar große Landschaftsschutzgebiet Königshainer Berge führen würde, und welche Konsequenzen hat dieses Wissen bei der Entscheidungsfindung?

Der Bundesregierung ist bekannt, daß die untersuchten Nordvarianten das Landschaftsschutzgebiet „Königshainer Berge“ tangieren. Entsprechend diesem Sachverhalt werden diese Varianten auf ihre ökologische Verträglichkeit überprüft.

4. Sind der Bundesregierung die vergleichenden Studien des Ingenieurbüros KOCKS CONSULT GmbH Koblenz bekannt, nach denen eine Südvariante als eindeutig „umweltverträglicher“ erklärt wird?

Der Bundesregierung ist das Gutachten des Ingenieurbüros KOCKS CONSULT, Koblenz, bekannt. In diesem Gutachten werden vier Trassenvarianten (2 Nord- [1.1 und 2.0] und 2 Südvarianten [Süd 1 und Süd 2]) als ökologisch verträglich angesehen.

5. Wenn ja, welche Überlegungen ergeben sich daraus für die künftige Verkehrsplanung?

Wie bereits in der Antwort zu Frage 1 ausgeführt, erfolgt die Empfehlung für die künftige Linienführung nach eingehender Abwägung auf der Grundlage verkehrlicher, raumordnerischer und ökologischer Gesichtspunkte.

6. Welche zusätzlichen Kosten würden sich ergeben, wenn zur Minimierung der Umweltschäden eine Untertunnelung des Landschaftsschutzgebietes vorgenommen würde?

Die Kosten für die ökologisch günstigste Südvariante (Süd 2) werden mit 624 Mio. DM, die Kosten für die ökologisch günstigste Nordvariante (Nord 2.0) werden mit 658 Mio. DM angegeben.

Nähere Prüfung steht noch aus.

Hinzu kommen bei der Nordvariante (Nord 2.0) jährliche Betriebskosten von 1,6 Mio. DM/Jahr.

7. Wird in einem solchen Fall auch berücksichtigt, daß dennoch verstärkte Schadzonen an Ein- und Ausfahrt des Tunnels entstehen?

Die Abgasentsorgung an den jeweiligen Ein- und Ausfahrtbereichen ist bautechnisch so zu konzipieren, daß nachhaltige, dauerhafte ökologische Beeinträchtigungen nicht auftreten können.

8. Inwieweit werden überhaupt Alternativen zum Autobahnbau (Ausbau, Sanierung vorhandener Straßen; Ausbau des Schienennetzes usw.) in die Entscheidung einbezogen?

Alternativen zum Autobahnbau werden insoweit in die Entscheidung einbezogen, als bei den Untersuchungen und verkehrszweigübergreifenden Bewertungen zur Auswahl, Aufnahme und Dringlichkeitseinstufung von Ausbau- und Neubaumaßnahmen des Bundesverkehrswegenetzes in den Bundesverkehrswegeplan nach gesamtwirtschaftlichen, verkehrlichen, ökologischen, städtebaulichen und zusätzlichen Kriterien geprüft wird, welche von ihnen unter Abwägung aller Belange besonders vorteilhaft und damit bauwürdig sind.

Bei den Projekten im Eisenbahnnetz kommt als weiteres Kriterium die betriebswirtschaftliche Rentabilität für die Bahn hinzu.

9. Steht die Bevorzugung der Nordvariante in irgendeinem Zusammenhang zum Standort des Schießplatzes Nochten, der bisher als einziger in der Bundesrepublik Deutschland für den Panzer vom Typ LEOPARD zum Scharfschießen freigegeben wurde?

Der Truppenübungsplatz Nochten wird durch keine der geplanten Varianten der A 4 betroffen; Belange der Bundeswehr werden durch dieses Straßenbauvorhaben demnach nicht berührt.

10. Stützt sich die Bundesregierung neben neueren auch auf historische Planungsdokumente aus der Zeit vor 1945?

Im Rahmen der Linienfindung werden auch die Planunterlagen aus der Zeit vor 1945 mit herangezogen, da im Abschnitt Weißenberg-Görlitz bereits teilweise die Bauarbeiten für die Autobahn begonnen wurden.

