

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann und der Gruppe
der PDS/Linke Liste**
– Drucksache 12/2147 –

Anbindung der ostthüringischen Industrieregion

Die Teilnehmer der strukturpolitischen Konferenz der IG Metall haben am 30. Januar 1992 in Gera u. a. die Anbindung der ostthüringischen Industrieregion an die großen Bahngleisverbindungen von Industriezentren der Bundesrepublik Deutschland gefordert.

Zur besseren Übersichtlichkeit werden die Fragen getrennt jeweils für den Bereich Schiene und den Bereich Straße beantwortet.

I. Antworten für den Bereich Schiene:

Die Fragen 1 bis 4 werden wegen des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet:

1. Durch welche Maßnahmen soll die verkehrsmäßige Anbindung der ostthüringischen Industrieregion an das Ruhrgebiet über Nordhessen, Erfurt, Weimar und Jena über Gera in das westsächsische Industriegebiet bis nach Dresden erfolgen?
2. Durch welche Maßnahmen soll die verkehrsmäßige Anbindung der ostthüringischen Industrieregion ausgehend von den bayerischen und fränkischen Industriezentren München und Nürnberg über Gera bis nach Berlin erfolgen?
3. Wo ist eine Sanierung, ein Ausbau beziehungsweise ein Neubau von Trassen vorgesehen?
4. In welchem Zeitraum wäre eine Realisierung möglich?

Im Schienenverkehr ist die ostthüringische Industrieregion bereits heute über ein relativ dichtes Eisenbahnnetz mit den übrigen

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 13. Mai 1992 übermittelt.

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

Regionen der Bundesrepublik Deutschland verbunden. Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 1992 (BVWP '92) sieht zudem Aus- und Neubaumaßnahmen in folgenden Achsen, die Bedeutung für die angesprochenen Beziehungen zwischen dem Raum Ostthüringen und dem Ruhrgebiet, Nordhessen, Dresden, München, Nürnberg und Berlin haben, vor:

- Dortmund – Kassel – Erfurt/Halle,
- Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Hof – Leipzig/Dresden,
- München – Nürnberg,
- Nürnberg – Lichtenfels – Hochstadt-Marktzeuln – Saalfeld – Jena – Camburg,
- Erfurt – Halle – Leipzig,
- Halle/Leipzig – Berlin.

Durch diese Projekte, mit deren Realisierung in der zweiten Hälfte der 90er Jahre zu rechnen ist, wird die Anbindung von Ostthüringen weiter verbessert.

Darüber hinaus soll in den nächsten Jahren im Rahmen des Nachholbedarfs das Kernnetz der Deutschen Reichsbahn von Grund auf saniert werden. Hierzu gehören im angesprochenen Raum u. a. die Strecken

- Saalfeld – Gera – Leipzig,
- Glauchau – Gera – Erfurt,
- Zeitz – Weißenfels.

5. Wie hoch sind die vorgesehenen Kosten für Straßenbau beziehungsweise Eisenbahnbau in Thüringen?

Im BVWP '92 werden die Ausgaben des Bundes für Schieneninvestitionen erstmalig die für die Bundesfernstraßen übersteigen. Auf Thüringen entfallen von den rd. 87 Mrd. DM, die als „Vordringlicher Bedarf“ (VB) im Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplanes für den Neu- und Ausbau von Schienenstrecken enthalten sind, ca. 7 Mrd. DM. Darüber hinaus sind Maßnahmen im Eisenbahnknoten Erfurt vorgesehen (320 Mio. DM im „Vordringlichen Bedarf“, 115 Mio. DM im „Weiteren Bedarf“). Weiterhin entfallen auf Thüringen anteilige Investitionen für den Nachholbedarf (für die Deutsche Reichsbahn insgesamt rd. 40 Mrd. DM) und die Ausrüstung zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Strecken (für die Deutsche Reichsbahn insgesamt 400 Mio. DM im „Vordringlichen Bedarf“ für das Projekt CIR-ELKE).

II. Antworten für den Bereich Straße:

1. Durch welche Maßnahmen soll die verkehrsmäßige Anbindung der ostthüringischen Industrieregion an das Ruhrgebiet über Nordhessen, Erfurt, Weimar und Jena über Gera in das westsächsische Industriegebiet bis nach Dresden erfolgen?

Die größte Bedeutung für die leistungsfähige Gestaltung der Verbindung Thüringens mit den Zentren Rhein/Main und Rhein/Ruhr im Westen, mit Sachsen sowie dem polnischen Industriegebiet im Osten, aber auch in Richtung Süd- und Westeuropa hat straßenseitig der geplante sechsstreifige Ausbau einschl. Grunderneuerung der Bundesautobahn A 4 zwischen dem Kirchheimer Dreieck (A 7) und dem Autobahndreieck Dresden, deren (vierstreifige) Fortführung ab der Anschlußstelle Weißenberg bis zur Bundesgrenze bei Görlitz sowie der Bau der A 44, Kassel – Eisenach. Diese Vorhaben zählen zu den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit, die im Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 1992 in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestellt sind.

2. Durch welche Maßnahmen soll die verkehrsmäßige Anbindung der ostthüringischen Industrieregion ausgehend von den bayerischen und fränkischen Industriezentren München und Nürnberg über Gera bis nach Berlin erfolgen?

Das wichtigste straßenseitige Vorhaben zur Herstellung bzw. zur leistungsfähigen Gestaltung der Verknüpfung der Industriezentren um Leipzig/Halle und Gera/Jena/Plauen mit Berlin im Norden und dem Wirtschaftsraum Bayern bis München im Süden stellt der geplante sechsstreifige Ausbau einschl. Grunderneuerung der vorhandenen Bundesautobahn A 9 dar. Auch dieses Vorhaben ist als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit eingestuft.

3. Wo ist eine Sanierung, ein Ausbau beziehungsweise ein Neubau von Trassen vorgesehen?

Außer den genannten Vorhaben auf den Bundesautobahnen A 4/ A 44 und A 9 verdienen besonders Erwähnung die Planungen für den Neubau einer vierstreifigen Bundesfernstraße zur Erschließung des südthüringischen Raumes und zur leistungsfähigen Verbindung der thüringischen Wirtschaftszentren mit den bayerisch-fränkischen Zentren um Würzburg/Schweinfurt/Stuttgart/Ulm und Bamberg/Nürnberg/München. Eine Verlängerung dieses als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit eingestuften Vorhabens bis zum Wirtschaftszentrum Magdeburg wird erwogen.

Die direkte Verbindung der Siedlungs- und Wirtschaftszentren von Halle/Leipzig und Rhein/Ruhr soll durch ein weiteres Verkehrsprojekt Deutsche Einheit, den geplanten BAB-Neubau zwischen Göttingen (A 7) und Halle (A 9/A 14), verbessert werden.

Weitere Schwerpunkte werden in Thüringen der Bau umwelt- und nachfragegerechter Ortsumgehungen im Zuge von Bundesfernstraßen sein und die abschnittsweise Trassenverbesserung von Außerortsstrecken. Der Bundesminister für Verkehr hat in seinem Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 1992 eine Reihe von derartigen Maßnahmen in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestellt. Hierbei bleibt die endgültige Entscheidung durch den Deutschen Bundestag, der im Rahmen der Anpassung des Fernstraßenausbaugesetzes den Teil „Straße“ als „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ verabschiedet, abzuwarten.

4. In welchem Zeitraum wäre eine Realisierung möglich?

Hinsichtlich der Realisierung der als „Vordringlicher Bedarf“ im BVWP '92 eingestuften Vorhaben wird davon ausgegangen, daß sie im wesentlichen bis zum Jahr 2010 abgeschlossen werden können.

Für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, die eine Schlüssel-funktion für das Zusammenwachsen Deutschlands und den wirtschaftlichen Aufschwung in den neuen Bundesländern haben, wird die Verkehrswirksamkeit bis zur Jahrtausendwende angestrebt.

5. Wie hoch sind die vorgesehenen Kosten für Straßenbau beziehungsweise Eisenbahnbau in Thüringen?

Für Maßnahmen zum Ausbau der Bundesfernstraßen und Netzergänzungen sind im „Vordringlichen Bedarf“ rd. 7,4 Mrd. DM vorgesehen. Darüber hinaus besteht in den neuen Ländern noch ein hoher Nachholbedarf für die Anpassung des vorhandenen Straßennetzes an den Ausbaustandard der alten Bundesländer. Der Anteil, der hiervon auf das Land Thüringen entfällt, kann gegenwärtig nicht exakt angegeben werden.