

## **Antwort** der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Hixsch, Susanne Kastner, Heide Mattischeck, Klaus Barthel, Lilo Blunck, Hans Büttner (Ingolstadt), Petra Ernstberger, Gabriele Fograscher, Arne Fuhrmann, Günter Gloser, Angelika Graf, Monika Heubaum, Frank Hofmann (Volkach), Brunhilde Irber, Gabriele Iwersen, Walter Kolbow, Robert Leidinger, Horst Kubatschka, Ulrike Mascher, Doris Odendahl, Leyla Onur, Martin Pfaff, Georg Pfannenstein, Renate Rennebach, Otto Schily, Dagmar Schmidt, Horst Schmidbauer (Nürnberg), Dr. Angelica Schwall-Düren, Erika Simm, Dr. Sigrid Skarpelis-Sperk, Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast, Ludwig Stiegler, Uta Titze-Stecher, Jella Teuchner, Günter Verheugen, Ute Vogt, Verena Wohlleben, Hanna Wolf, Heidi Wright**  
— Drucksache 13/483 —

### **Geplanter Bau der A 73/A 81**

1. Wie bewertet die Bundesregierung die verkehrstechnische Begutachtung der Raumordnungsunterlagen zur geplanten Autobahn A 73, Abschnitt Lichtenfels – Landesgrenze Bayern/Thüringen von der Gutachtergruppe A 73?

Die Gutachtergruppe A 73 geht bei der Infragestellung des Verkehrsgutachtens zu den Raumordnungsunterlagen davon aus, daß die Planung auf falschen Verkehrsprognosen basiert. Die maßgebenden Verkehrsprognosen für das Raumordnungsverfahren beruhen auf umfassenden Verkehrserhebungen im gesamten Einzugsbereich der geplanten Autobahnen A 73/A 71 (neue Bezeichnung für A 81). Sie sind auf die Bedarfsplanprognose gemäß Szenario H abgestimmt und wurden im Laufe der Bearbeitung des Verkehrsgutachtens ständig aktualisiert.

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 4. April 1995 übermittelt.*

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

2. Inwieweit wurden wissenschaftliche Erkenntnisse der Raumordnung zur Verkehrsvermeidung in die Autobahnplanungen integriert?

Ziel der Bedarfsplanung für die Bundesfernstraßen ist es, die für das Prognosejahr ermittelte Verkehrsnachfrage zwischen allen Quell- und Zielbezirken mit der jeweils zeitschnellsten Verbindung zu befriedigen. Im Rahmen der durchgeführten Projektbewertung erzielen die jeweils kürzeren Verbindungen zwischen Quell- und Zielbezirken (gute Erreichbarkeit) verbunden mit hoher Verkehrsnachfrage den größten gesamtwirtschaftlichen Nutzen und liefern damit eine entscheidende Voraussetzung für eine hohe Realisierungs-Priorität. Gemäß dieser Zielorientierung trägt die Bundesfernstraßenplanung auch dazu bei, Fahrleistungen einzusparen, d. h. Umwegverkehre zu vermeiden.

3. Welche verkehrspolitische Zielsetzung verfolgt die Bundesregierung mit diesem Projekt – die Schaffung einer europäischen Transversale oder die Lösung regionalverkehrlicher Probleme zwischen Nordbayern und Thüringen?

Grundlage der Planung ist die politische Willenserklärung, die neuen Bundesländer durch leistungsfähige Straßen mit den alten Bundesländern zu verbinden. Zur verkehrspolitischen Zielsetzung des Projektes siehe auch Antwort zu Frage 22.

Die für das Projekt erstellte Verkehrsuntersuchung zeigt, daß auf der A 73 eindeutig nationaler, landesgrenzenüberschreitender Fernverkehr dominiert.

Die Zuordnung der Autobahnen A 71/A 73 zum Transeuropäischen Straßennetz (TERN) erfolgte in der Annahme, daß dieser Straßenzug auch für den internationalen Verkehr von Bedeutung sei. Das Bundesministerium für Verkehr hat eine Prüfung dieser Zuordnung vorgesehen, deren Ergebnis bei der nächsten Fortschreibung des TERN ggf. berücksichtigt werden kann.

4. Die Verkehrsprognose 2010 für dieses Projekt wurde mehrfach korrigiert. Welche aktuellen und prognostizierten Verkehrsbelastungen liegen der Planung in den anstehenden Planfeststellungsverfahren zugrunde?

Sowohl das Straßennetz als auch die Datengrundlage sind mit fortschreitender Planung weiter aktualisiert und im Bereich Coburg mit den Planungen und Prognosen der Stadt Coburg detailliert abgestimmt worden. Für die A 73 ergeben sich jetzt folgende Prognosebelastungen für das Jahr 2010:

Landesgrenze–Coburg-Nord	26 000 Kfz/Tag
Coburg-Nord–Anschlußstelle Staatsstraße 2202 neu	44 000 Kfz/Tag
östlich Coburg	24 000 Kfz/Tag
Bundesstraße 303–Anschlußstelle Bundesstraße 286 neu	23 000 Kfz/Tag
Anschlußstelle Bundesstraße 286 neu–Lichtenfels	32 000 Kfz/Tag

5. Welche Anbindungen an das untergeordnete Verkehrsnetz wurden im Linienbestimmungsverfahren vom Bundesministerium für Verkehr festgelegt und sind verbindlich zu verwirklichen?

Das Linienbestimmungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen. Vom Bundesministerium für Verkehr ist vorgesehen, folgenden Anschlußstellen (AS) zuzustimmen (von Süd nach Nord):

1. Anschlußstelle (AS) Bundesstraße (B) 173,
2. AS (Landkreisstraße) LIF 2,
3. AS B 289-neu mit Verlegung B 289,
4. AS B 303,
5. AS Staatsstraße (St) 2202-neu,
6. AS B 4,
7. AS B 4 südl. Anbindung von Eisfeld.

6. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung der Gutachtergruppe, daß der Bau der A 73 als Regionalautobahn nicht notwendig ist und die verkehrspolitischen Zielsetzungen mit dem Ausbau und teilweisen Neubau des vorhandenen Straßennetzes sowie dem immer wieder zitierten Vorrang der Schiene erreicht werden können?

Im Vierten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes – mit dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage – hat der Gesetzgeber den Neubau der A 73 zwischen Suhl (A 81) und Lichtenfels (B 173) beschlossen. Grundlage der Planung waren Verkehrsuntersuchungen, die belegen, daß sich die künftigen Verkehrsbelastungen nur mit einem zweibahnigen Querschnitt bewältigen lassen.

Die geplante zweibahnige Fernstraßenverbindung wird infolge ihrer größeren Attraktivität eine Sogwirkung auf das nachgeordnete Straßennetz ausüben und dieses zum Teil deutlich entlasten.

Ein Ausbau der bestehenden Bahnlinien allein kann – ganz abgesehen von der unterschiedlichen Netzstruktur Schiene-Straße – die Verkehrsprobleme des betroffenen Raumes nicht lösen, weil die erwartete Verkehrszunahme und die vielfältigen Verkehrsbeziehungen der Straße von der Schiene allein nicht aufgefangen werden können.

7. Welche konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung für den weiteren Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur im Coburger Bereich, im Bereich des Nah- und Regionalverkehrs ergreifen?

Durch die mit der Bahnreform geschaffene Trennung von staatlicher und unternehmerischer Verantwortung einerseits sowie die im Wege der Regionalisierung ab 1996 vom Bund auf die Länder übergehende Aufgaben- und Finanzverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr der Eisenbahn des Bundes andererseits obliegt eine staatliche Entscheidung über die Bestellung von Nah- und Regionalverkehrsleistungen künftig den Ländern bzw. den von diesen festzulegenden Aufgabenträgern.

Ein Ausbau der Infrastruktur für den Nah- und Regionalverkehr in diesem Bereich ist im Bedarfsplan Schiene nicht vorgesehen.

8. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung in den nächsten zehn Jahren für die Bahnstrecke Schweinfurt–Erfurt?

Das Schienenwegenetz der Eisenbahnen des Bundes wird nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ausgebaut, der dem Bundesschienenwegeausbaugesetz als Anlage beigefügt ist.

Ausbaumaßnahmen auf der Strecke Schweinfurt-Erfurt sind im Bedarfsplan nicht enthalten.

9. Wie können solche Schienenverbindungen finanziert werden?

Gemäß Artikel 87 e Abs. 4 des Grundgesetzes, der mit der Bahnreform eingeführt wurde, gewährleistet der Bund, „daß dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes ... Rechnung getragen wird“. Das Nähere hierzu regelt das Bundesschienenwegeausbaugesetz.

Nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz finanziert der Bund Investitionen (Neu- und Ausbau, Ersatzinvestitionen) in die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes. Die betreffende Eisenbahn erhält Bundeszuschüsse, die im Regelfall als zinsloses Darlehen, in Sonderfällen teilweise oder ganz als nicht zurückzahlende Baukostenzuschüsse gewährt werden. Daneben kann die jeweilige Eisenbahn aus eigenen Mitteln investieren.

Gemäß §§ 9 und 11 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes sind für alle Investitionen mit Bundesmitteln Verträge zwischen der jeweiligen Eisenbahn des Bundes und dem Bund zu schließen. In den Verträgen werden insbesondere die Maßnahmen und die Finanzierungsart festgelegt. Die Verträge werden vom Eisenbahn-Bundesamt vorbereitet und – auf Bundesseite – vom Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen geschlossen.

Die für alle Vereinbarungen geltenden Grundsatzregelungen werden in einer Rahmenvereinbarung festgelegt. Die das spezielle Vorhaben betreffenden Fragen (insbesondere Beschreibung der Maßnahme, Umfang der Bundesfinanzierung, Rückzahlungsbetrag und -zeitraum) werden in gesonderten Vereinbarungen festgelegt (Einzelvereinbarungen oder Sammelvereinbarungen für mehrere gleichgelagerte Vorhaben).

Dieses Vertragswerk liegt im Entwurf vor. Die Finanzierung erfolgt bis zum Abschluß dieses Vertragswerkes auf Basis einer Übergangsregelung (Übergangsfinanzierungsvereinbarung).

10. Welche Berücksichtigung fand das von der Regierung beschlossene Ziel der CO<sub>2</sub>-Minderung in dieser Verkehrswegeplanung?

Zu dem von der Bundesregierung beschlossenen Ziel, die CO<sub>2</sub>-Emissionen von 1987 bis 2005 um 25 bis 30 % zu verringern, trägt auch der Verkehr bei. Der Bundesverkehrswegeplan 1992 sieht daher für die Verkehrsträger Eisenbahn und Binnenschiff erstmalig höhere Investitionen vor als für die Straße, um die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf diese Verkehrsträger zu fördern.

Der Bau der BAB A 71/A 73 wird den Durchgangsverkehr von den bisherigen, oft sehr engen Straßen abziehen und durch eine mögliche zügigere Fahrweise auch zum geringeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß beitragen.

11. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, daß bei einer Realisierung des Baus der A 73/A 81 zuerst mit dem Bau der notwendigen Ortsumgehungen im Bereich der Zubringerstraßen begonnen werden muß?

Die Planungen der Zubringerstraßen zur A 73/A 71, die notwendig sind, um das nachgeordnete Straßennetz verkehrsgerecht anzubinden, sind Bestandteil der Konzeption. Von den beteiligten Baulastträgern wird angestrebt, die erforderlichen Zubringerstraßen zeitgleich mit der geplanten Fernstraßenverbindung zu verwirklichen, die Zubringerstraßen allein bringen keine Entlastung der Ortsdurchfahrten.

12. Waren die raumordnerischen Zielvorgaben oder das Schließen einer 140 km breit klaffenden Lücke bei den Planungen zur A 73/A 81 maßgebend?

Die bestehenden Verbindungen zwischen Nordbayern und Thüringen über ungenügend ausgebaute Bundesstraßen mit zahlreichen Ortsdurchfahrten sind dem zunehmenden Verkehrsdruck nicht gewachsen. Es wurde deshalb als „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 16“ ein Verkehrskonzept für die Fernstraßenverbindung zwischen Erfurt und Schweinfurt bzw. Bamberg entwickelt, das die topographische und damit verkehrliche und wirtschaftliche Barriere des Thüringer Waldes überwinden und neue Verkehrsachsen zwischen Franken und Thüringen herstellen soll. Es dient damit ganz wesentlich der aus raumordnerischer Sicht angestrebten Verbesserung der Verkehrswegeinfrastruktur.

13. Wie sieht der Planungsablauf für die beiden Neubauprojekte einschließlich der Zubringerstraßen aus?

Für die A 71 ist die Linienbestimmung bereits abgeschlossen; für die A 73 ist das Verfahren noch im Gange. Die Umweltverträglichkeitsstudie als Grundlage für Vorentwurf und Planfeststellung ist im wesentlichen fertiggestellt. Die Vorentwürfe für die A 71 befinden sich bereits im Genehmigungsverfahren, die Vorentwürfe für die A 73 sind in Bearbeitung. Mit den Vorarbeiten für die Planfeststellungsverfahren wurde begonnen. Ziel ist es, möglichst viele Planfeststellungsverfahren noch im Laufe des Jahres 1995 zu beantragen.

14. Wann ist frühestens mit dem Bau aller notwendigen Zubringerstraßen zur geplanten A 73/A 81 zu rechnen?

Zeitgleich mit den Autobahnstrecken. (Siehe auch Antwort zu Frage 11)

15. Wie und in welcher Höhe wurden die Folgekosten für Unterhalt und Instandsetzung der Verkehrswege berücksichtigt?

In der Kosten-Nutzen-Analyse wurden die Einflüsse der Projekte auf die infrastrukturelle Erhaltung und Wartung durch entsprechende Ansätze berücksichtigt. Die tatsächlich anfallenden Kosten für Unterhalt und Instandsetzung werden durch die entsprechenden Haushaltsansätze abgedeckt.

16. Wie und in welchem Zeitraum wird die Finanzierung des Baus der Neubauprojekte aber auch der notwendige Bau der Ortsumgehungen sichergestellt?

Die Finanzierung der Neubauprojekte einschließlich der Zubringer im Zuge von Bundesstraßen erfolgt aus den im Bundeshaushalt bereitgestellten Ansätzen für den Bundesfernstraßenbau. Die Fertigstellung wird bis Mitte des nächsten Jahrzehnts angestrebt.

17. Welche Kosten werden nach Abschluß der Vorplanungen für den bayerischen Teil der A 81 berechnet?  
Welche Kosten werden aufgrund des aktuellen Planungsstandes für das Gesamtprojekt A 73/A 81 (ursprünglich 2,2 Mrd. DM) kalkuliert?

Die Kosten des ca. 55 km langen bayerischen Abschnittes der A 71 (früher A 81) werden zur Zeit auf rd. 930 Mio. DM, diejenigen des rd. 38 km langen bayerischen Abschnittes der A 73 auf rd. 645 Mio. DM geschätzt (jeweils einschließlich Grunderwerb). Außerdem fallen für die Zubringer B 289 zur A 73 und für die Zubringer B 279 neu und B 285 neu zur A 71 als Folgemaßnahmen Kosten in Höhe von etwa 100 Mio. DM an.

Die Gesamtkosten des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 16 belaufen sich aktuell auf rd. 5,0 Mrd. DM.

18. Welcher Kosten/Nutzen-Faktor ergibt sich aufgrund der aktuellen Kostenkalkulation für die Teilabschnitte im Vergleich zu den Angaben des Bedarfsplanes 1992/93?

Aussagen zur gesamtwirtschaftlichen Rentabilität (Nutzen-Kosten-Verhältnis: NKV) können nur für verkehrlich wirksame BAB-Netzteile abgeleitet werden. Aufgrund aktueller Kosten- und Nutzenberechnungen ergeben sich folgende neuen Nutzen-Kosten-Verhältnisse (alte Werte geklammert):

- A 71 (alt: A 81) A 70 (Schweinfurt)–A 4 (Erfurt): NKV = 3,3 (6,4),
- A 73 Lichtenfels–A 4 (Erfurt):  
NKV = 2,3 (3,9).

Die Bauwürdigkeit ist angesichts der Nutzen-Kosten-Verhältnisse noch in beiden Fällen gegeben.

19. Ist angesichts der Kostenexplosion allein im Abschnitt Lichtenfels – Thüringische Landesgrenze – von zunächst 200 Mio. DM auf derzeit 680 Mio. DM nicht eine Überprüfung des Projekts angebracht, da sich damit die Wirtschaftlichkeit des Projektes drastisch verringert hat?

Die ursprüngliche Kostenschätzung für den bayerischen Abschnitt der A 73 Lichtenfels–Landesgrenze Bayern/Thüringen betrug nicht 200 Mio. DM, sondern – unter Berücksichtigung der Kosten für die frühere B 289 neu, die in die A 73 einbezogen wurde –, 295 Mio. DM. Der derzeitige Kostenstand beträgt einschließlich Grunderwerb 645 Mio. DM und nicht 680 Mio. DM.

Mit der Verdopplung der Kosten gegenüber den ersten Schätzungen steht die Bauwürdigkeit nicht in Frage, auch wenn sich dadurch das Nutzen-Kosten-Verhältnis reduziert (siehe Antwort zu Frage 18).

20. Plant die Bundesregierung aufgrund ihrer finanziellen Schwierigkeiten, die A 73/A 81 nicht zu bauen?

Der Bau einer leistungsfähigen vierstreifigen Bundesfernstraße zwischen Erfurt und Schweinfurt/Bamberg gehört zu den „Verkehrsprojekten Deutsche Einheit“ (VDE), die dringend und kurzfristig als entscheidende Voraussetzung für den wirtschaftlichen Aufschwung in den neuen Bundesländern erforderlich sind. Diese Projekte werden vorrangig geplant und gebaut.

21. Welche Kritikpunkte werden vom Bundesrechnungshof, der bei Großprojekten dieser Größenordnung prüfend beteiligt ist, zum Projekt A 73/ A 81 vorgetragen?

Der Bundesregierung liegen keine Kritikpunkte vom Bundesrechnungshof zum Projekt A 71/A 73 vor.

22. Wie bewertet die Bundesregierung den volkswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Nutzen?

Entscheidende Voraussetzungen für den wirtschaftlichen Aufschwung in den neuen Bundesländern – aber auch in den strukturschwachen Bereichen der alten Länder entlang der ehemaligen innerdeutschen Grenze – sind leistungsfähige und umweltgerechte Verkehrswege.

Entsprechend dem Vorschlag der Bundesregierung hat der Deutsche Bundestag die A 71/A 73 Erfurt–Suhl–Schweinfurt/Bamberg als VDE Nr. 16 in die Stufe „Vordringlicher Bedarf“ aufgenommen.

Es dient folgender verkehrspolitischen Zielsetzung:

- Erschließung des südthüringischen und des nordbayerischen Raumes mit Anbindung an das Fernstraßennetz,
- Verbesserung der Standortbedingungen für Wirtschaft, Industrie, Handel und Gewerbe,
- Verbindung der thüringischen und fränkischen Wirtschaftszentren,
- Herstellung einer leistungsfähigen Verkehrsdiagonale Südwestdeutschland/Südbayern–Nordbayern–Thüringen,
- Entlastung der bestehenden Bundesstraßen einschließlich der überlasteten Ortsdurchfahrten der B 4/B 247/B 280/B 19.

23. Welche Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung der A 73, getrennt nach PKW- und LKW-Verkehr, erwartet die Bundesregierung für die bestehenden Abschnitte bei Nürnberg nach Fertigstellung des geplanten Ausbaus der A 73?

Nach der vorliegenden Verkehrsprognose erhöht sich nach Fertigstellung der A 73 Lichtenfels–Erfurt die Verkehrsbelastung im Jahr 2010 auf der A 73 nördlich der A 3 bei Nürnberg von 79 800 Kfz/24 h auf 82 000 Kfz/24 h. Die Erhöhung ist damit relativ unbedeutend. Südlich der A 3 sind verkehrliche Auswirkungen nicht mehr nachgewiesen.

24. Sind für die Finanzierung evtl. auch private Finanzierungsmöglichkeiten geprüft worden, und plant die Bundesregierung evtl. den Einsatz privaten Kapitals?

Die geplanten Bundesautobahnen A 71/A 73 sind ein „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit“, das vorrangig finanziert wird. Eine Einbeziehung privaten Kapitals ist nicht vorgesehen.

25. Besteht zwischen der Bundesregierung und führenden deutschen Großunternehmen eine gemeinsame Strategie, wonach ein weiterer Straßenbau für die Wirtschaftskraft unseres Landes unverzichtbar ist?

Es ist zwischen Politik und Wirtschaft unbestritten, daß neben den notwendigen ordnungspolitischen Entscheidungen im Verkehrsbereich auch die erforderlichen investitionspolitischen Entscheidungen, nämlich die Entscheidungen für eine moderne, gut ausgebaute, verkehrswegübergreifende und die Umweltbelange berücksichtigende Verkehrsinfrastruktur wichtig für die künftige Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland sind.

Ausdruck dieser Erkenntnis ist die Verkehrsinfrastrukturplanung der Bundesregierung für alle Verkehrswege des Bundes und zwar im wesentlichen unter Berücksichtigung ökonomischer, ökologischer und raumordnerischer Belange. Ergebnis dieses Planungsprozesses ist der jeweilige Bundesverkehrswegeplan, in dessen Erarbeitung und Abstimmung auch die Wirtschaftsverbände eingebunden worden sind. Die Investitionsstruktur des Bundesverkehrswegeplanes macht deutlich, daß der Straße bei Neu- und Ausbau mit rd. 45 % der insgesamt vorgesehenen Mittel eine sehr wichtige Aufgabe zukommt, daß aber auch die Eisenbahn durch notwendige Investitionen in die Lage versetzt werden muß, in Arbeitsteilung mit den anderen Verkehrsträgern ihr Potential marktgerecht einzusetzen. Die Wirtschaft stellt ihre Dispositionen für die Zukunft auf das Vorhandensein einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur, insbesondere der Fernstraßen, ab.

26. Wann werden spätestens die notwendigen Ortsumgehungen in den betroffenen Regionen der A 73/A 81 fertiggestellt sein?

Die Fertigstellung von Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen richtet sich nach ihrer Einstufung im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sowie den jeweils gegebenen planungsrechtlichen und finanziellen Voraussetzungen.

Zu den mit dem Projekt A 71/A 73 unmittelbar zusammenhängenden Zubringern siehe Antworten zu den Fragen 14 und 16.

27. Wie läßt sich der Widerspruch aufklären, daß im Durth/Roos-Gutachten der Autobahn im Vergleich mit der Ausbauvariante deshalb der Vorzug gegeben wird, weil „die Beeinträchtigung der Anwohner durch Umfahrungslösungen im Vergleich zur Autobahn durch Lärm und Abgase sehr groß ist, da sie wesentlich dichter an bebaute Gebiete herangelegt werden müssen, um die Ortsdurchfahrten wirksam zu entlasten“, was aber in diesem dicht besiedelten Gebiet überhaupt nicht möglich ist?

Bei der sogenannten Ausbauvariante würde die Straßensubstanz der bestehenden Bundesstraße weitgehend in das Projekt einbezogen. Notwendige Ortsumgehungen müßten deshalb zwangsläufig sehr dicht an die Ortschaften herangeführt werden. Den Anwohnern bliebe dann die Nachbarschaft zur Straße mit allen negativen Auswirkungen erhalten, was bei der frei trassierten Autobahnlösung weitgehend vermieden wird.

28. Warum unterbleibt in allen Planungsverfahrensschritten zu diesem Verkehrsprojekt die ernsthafte Überprüfung von Alternativen, z. B. die Gefährdung des Thüringer Waldes und der nordbayerischen Trinkwasserreservoirs, auch angesichts der erheblichen Unterfinanzierung des Bundesverkehrswegeplanes?

Um für die A 71/A 73 eine möglichst umweltschonende Trasse zu finden, wurden die betroffenen Räume sorgfältig analysiert. Dabei wurden Bedeutung und Empfindlichkeit von Wohn- und Erholungsgebieten, Wassergewinnungsgebieten, Böden, Lebensräume von Pflanzen und Tieren sowie weitere Sachverhalte erhoben und eingehend gewürdigt.

Die Trinkwasserschutzgebiete im nordbayerischen Raum sind bekannt. Soweit durch die Straßenplanung Wasserschutzgebiete berührt werden, werden im Rahmen der Planfeststellung die bei der Bauausführung zu beachtenden bautechnischen Maßnahmen nach den einschlägigen Richtlinien festgelegt.

29. Welchen Stellenwert hat der Thüringer Wald für die Bundesregierung, da dieser seitens des Bundesministeriums für Verkehr und der Straßenbauverwaltungen als zu überwindende Barriere beschrieben wird?

Der verkehrsplanerischen Zielsetzung und Bedeutung einer Nord-Süd-Verbindung „VDE Erfurt–Schweinfurt/Bamberg“ steht die Umweltproblematik im Zusammenhang mit dem zu querenden Thüringer Wald gegenüber.

Die durchgeführte Umweltverträglichkeitsstudie zum VDE-Vorhaben ergab für den verkehrlich in Frage kommenden Planungsraum eine zum Teil sehr hohe ökologische Bedeutung und Empfindlichkeit gegenüber straßenbaulich bedingten Auswirkungen, die einen hohen Aufwand an Vorkehrungen zur Vermeidung, Minderung und Ausgleich für erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft begründen.

Die zum Teil sehr hohe Bedeutung und Empfindlichkeit des Thüringer Waldes liegen in seiner Eigenart als landschaftlich wertvolle, waldreiche Mittelgebirgslandschaft mit überregionaler Bedeutung für Fremdenverkehr und Naherholung sowie seiner Nutzungsfähigkeit im Hinblick auf die Trinkwassergewinnung. Als weitgehend naturnahes Ökosystem und Lebensraum vieler schützenswerter Pflanzen- und Tiergesellschaften weist der Thüringer Wald trotz überwiegend forstlicher Nutzung eine hohe Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes auf.

Somit galt es, bei der Ermittlung von „relativ konfliktarmen“ Korridoren und der Variantenfindung die nachfolgenden Zielsetzungen zu berücksichtigen:

- Erhalt der vom Aussterben bedrohten bzw. gefährdeten Pflanzen- und Tierarten (Rote Liste Arten),
- Erhalt der natürlichen Laubwaldgesellschaften,
- Erhalt von Lebensräumen, denen aufgrund ihrer natürlichen Ausstattung eine besondere Bedeutung zukommt und die durch ihre Seltenheit und Standortgebundenheit eines besonderen Schutzes bedürfen,
- Grundwasserschutz,
- Erhalt von Retentionsräumen,
- Erhalt der Landschaft bzw. Weiterentwicklung der vorhandenen Strukturen für eine landschaftsgebundene Erholung.

Der Thüringer Wald stellt für die Verkehrsverflechtung des südthüringischen Raumes wie auch hinsichtlich der Beziehungen nach Bayern eine deutliche Barriere dar. Die geplante Autobahn soll diese Barriere landschaftsangepaßt überwinden und den Wirtschaftsraum Südthüringen erschließen, der wegen seiner Randlage während der 40jährigen Teilung Deutschlands von Abwanderungsverlusten und Standortnachteilen betroffen war.

30. Wie wird seitens der Bundesregierung die Tatsache gewertet, daß der Benzinverbrauch und damit die Kilometerleistung im vergangenen Jahr erstmals rückläufig waren, und haben diese Entwicklungen auf die Ausbaupläne der Bundesregierung Auswirkungen?

Die Langfristprognosen zum Bundesverkehrswegeplan 1992 beschreiben eine durchschnittliche Trendentwicklung bis zum Zeithorizont 2010. Der Rückgang der Pkw-Fahrleistungen im Jahr 1994 als Folge der Mineralölsteuererhöhung Anfang 1994 stellt eine einmalige und kurzfristige Reaktion dar, die für die langfristige Trendentwicklung des Pkw-Verkehrs keine spürbare Auswirkung haben dürfte. Bereits für das Jahr 1995 wird vom ifo-Institut für Wirtschaftsforschung wieder mit steigenden Pkw-Fahrleistungen gerechnet. Gleichwertige Überlegungen gelten für den Straßengüterverkehr – konjunkturbedingter Rückgang 1992/1993; ab 1993/1994 Fortsetzung des trendmäßigen Anstiegs der Transportleistungen. Aus diesen Entwicklungen ergeben sich keine Auswirkungen auf den festgestellten Bedarf an Verkehrswegeinfrastruktur. Basis der Verkehrsinvestitionspolitik der Bundesregierung ist und bleibt der Bundesverkehrswegeplan 1992 mit seinem Planungshorizont 2012 bzw. die Bedarfspläne des Vierten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes bzw. des Schienenwegeausbaugesetzes. Beide Gesetze sehen Überprüfungen der Anpassungsnotwendigkeiten in regelmäßigen Abständen vor.

31. Nach welchen Gründen und Kriterien wurde Rottenbach als Übergangspunkt zwischen Bayern und Thüringen für die A 73 festgelegt?

Der Übergangspunkt befindet sich an der Landesgrenze. Die Trassenführung im Bereich Herbartswind (Thüringen)/Rottenbach (Bayern) stellt das Abwägungsergebnis der Raumordnungsverfahren beider Länder hinsichtlich der Kriterien Verkehr, Raumordnung, Ökologie und Wirtschaftlichkeit dar.

