

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen)
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/2696 —**

Trassierung der Autobahn A 17 bei Dresden

Der geplante Bau der Autobahn A 17 führt zu erheblichen Eingriffen, sowohl in Natur und Landschaft als auch in das städtische Umfeld von Dresden sowie darüber hinaus in den gesamten Ballungsraum Oberes Elbtal. Insbesondere die stadtschneidende Trassierung der A 17 ist auf heftigen Widerstand des Dresdener Stadtrates gestoßen. Schon allein die großräumige Lage, aber auch die Belastungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr, der bislang auf Bundesstraßen einige stark belastete Orte durchquert, verdeutlichen die große Bedeutung und Gefahr, daß hier eine neue transeuropäische Verkehrsader entsteht, die auch bei einer Verlagerung der Verkehrsströme auf die Autobahn zu erheblichen Schadstoff- und Lärmemissionen führen wird. Hinzu kommt, daß der Bau attraktiver Straßen erhebliche Bedeutung für die Induzierung neuer Verkehre besitzt.

Während über die Autobahn A 17 als Verkehrsverbindung von Berlin/Leipzig/Dresden nach Prag viel diskutiert wird, spielt der Ausbau der Bahnstrecken insbesondere zwischen Dresden und Prag in der öffentlichen Diskussion wie auch in den Planungen bislang kaum eine Rolle. Derzeit wird die Eisenbahnstrecke Dresden-Prag nur zweistündlich von Eurocity-Zügen bedient, die zudem mit einer Fahrzeit von über zweieinhalb Stunden als wenig attraktiv anzuspochen sind; die Züge erreichen also zwischen Dresden und Prag nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 75 Kilometern pro Stunde. Angesichts dieser geringen Wettbewerbsfähigkeit der Schiene und der angespannten Finanzlage des Verkehrshaushalts erscheint es als sinnvoll, die umweltfreundliche Schiene auszubauen. Fahrzeitverkürzungen auf eine Stunde zwischen Dresden und Prag wären bei einem Neubau der Eisenbahnstrecke Dresden-Heidenau-Liebstadt-Fürstenwalde-Fojtovice-Osek-Most-Louny-Prag möglich.

Straßenverbesserungen sollten demgegenüber nur punktuell als Ortsumfahrungen vorgenommen werden. Das Problem des Lkw-Transits ist durch finanzielle und ordnungsrechtliche Maßnahmen (Nachtfahrverbote) zu bewältigen. Positive Erfahrungen werden mit der Rollenden Landstraße zwischen Dresden-Friedrichstadt und Lovosice gerade im grenzüberschreitenden Güterverkehr zwischen Sachsen und Tschechien gemacht: Die Auslastung ist relativ gut, und der Schwerlastverkehr auf der B 170 nahm um fast die Hälfte ab. Reserven für einen weiteren Ausbau sind vorhanden. Ein Ausbau von Straße und Schiene wäre eine unsinnige Parallelförderung.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 3. November 1995 übermittelt.

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

Darüber hinaus könnte eine qualitative Verbesserung des Straßennetzes mit einem behutsamen Ausbau die A 17 überflüssig machen. Im einzelnen sind dazu erforderlich:

- der Ausbau der B 174 südlich von Chemnitz mit Ortsumfahrungen von Zschopau und Marienberg sowie einem Ausbau eines Grenzübergangs bei Reitzenhain;
- der Ausbau der B 177 Radeberg – Pirna und einer Südumgehung Pirna im Zuge der B 172;
- die Schaffung einer Verbindung von der B 177 zur B 170 nach Zinnwald sowie von Ortsumgehungen im Zuge der B 170;
- der vierspurige Ausbau der B 178 Bautzen – Löbau – Zittau mit nördlicher Verlängerung durch Ausbau der B 115 oder der B 96 Richtung Cottbus. (Auf tschechischer Seite ist die Ortsdurchfahrt von Liberec bereits vierspurig kreuzungsfrei ausgebaut, und zehn Kilometer südlich bei Turnov erreicht man über eine Schnellstraße die Autobahn nach Prag.)

Der behutsame Ausbau dieser Bundesstraßen würde nur ein Drittel der für die stadtschneidende A 17 veranschlagten Finanzmittel benötigen.

1. Sieht die Bundesregierung die Gefahr, daß mit der A 17 von Dresden – Prag eine neue transeuropäische Verkehrsachse entsteht, die zu erheblichen Schadstoff- und Lärmbelastungen in einer breiten Schneise längs der Autobahn führen wird?

Entlang der Trasse der A 17 werden die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte für Lärm- und Abgasimmissionen eingehalten.

2. Wann ist mit Fertigstellung der Autobahn bis zur tschechischen Grenze zu rechnen, da auf deutscher Seite laut Antwort auf die Kleine Anfrage (Drucksache 13/2265) für 1997 der Baubeginn geplant ist, und wie sehen demgegenüber die zeitlichen Planungen (Baubeginn/Fertigstellung) auf der tschechischen Seite aus?
Gibt es überhaupt schon eine endgültige Planung im grenznahen Raum?

Verbindliche Angaben zur Fertigstellung der Autobahn sind nach dem gegenwärtigen Stand der Planung nicht möglich. Allerdings ist sichergestellt, daß der Zusammenschluß der deutschen Autobahn A 17 und der tschechischen Autobahn D 8 mit der Tschechischen Republik abgestimmt wird.

3. Ist derzeit die Öffnung bzw. Schaffung weiterer Grenzübergänge nach Tschechien geplant, beispielsweise im Korridor 2 (Freiberger Linie) oder 5 (Zittauer Linie)?

Es ist vorgesehen, nach Tschechien außer der A 17 weitere Grenzübergänge zu schaffen, die überwiegend auf Pkw-Verkehr beschränkt sind.

Im Korridor 2 ist z.B. vorgesehen, den Grenzübergang Reitzenhain (B 174) für überregionalen Lkw-Verkehr freizugeben (nach 2000).

Im Korridor 5 ist ein neuer Grenzübergang im Zuge der B 178 (Raum Zittau) vorgesehen.

Derzeit wird über ein deutsch-tschechisches Abkommen über Grenzübergänge verhandelt, in dem neben den bestehenden Grenzübergängen auch die zur Öffnung vorgesehenen Übergänge aufgeführt sind. Bisher besteht Einvernehmen über die Öffnung folgender Grenzübergänge mit überörtlicher Bedeutung:

- Neugersdorf – Rumburk/Rumburg (voraussichtlich 1998); der bisherige Übergang Neugersdorf – Jirkov/Georgswalde wird auf Pkw-Verkehr beschränkt,
- Sohland – Rozany/Rosenhain nur für Pkw,
- Autobahnübergang im Zuge der Autobahn Dresden – Prag,
- Altenberg – Zinnwald/Cinovec (voraussichtlich Ende 1997/Anfang 1998); der bisherige Übergang bleibt für regionalen Pkw-Verkehr geöffnet,
- Neurehefeld – Moldava/Modau (Mitte 1996) nur für Pkw,
- Deutscheinsiedel – Mnisek/Böhmischeinsiedel nur für Pkw, ggf. auch für Busse,
- Ebmath – Hranice/Roßbach (Voraussetzung ist die Verlegung der Straße).

Eine Nutzungserweiterung ist, insbesondere für die Übergänge

- Reitzenhain – Hora Sv. Sebastiana/Sebastiansberg (Lkw-Verkehr, wenn Ortsumgehungen auf beiden Seiten fertiggestellt sind),
- Klingenthal – Kraslice/Graslitz (Pkw, sobald die Zollabfertigungsanlage errichtet ist)

vorgesehen.

4. Ist es richtig, daß auf tschechischer Seite erhebliche Probleme bei der Finanzierung der Autobahn auftreten, und daß Anfang September die vorgesehenen Finanzmittel in beträchtlichem Umfang gekürzt worden sind?

Diesbezügliche Probleme auf tschechischer Seite sind der Bundesregierung nicht bekannt.

5. Welche Ausbaumaßnahmen sind bei der Schiene im Raum Dresden sowie zwischen Dresden und Prag für die nächsten Jahre geplant, und welche Finanzmittel werden dafür aufgewandt?

Der Dreijahresplan Schiene, der im Juni 1995 dem Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages übersandt wurde, ist weiterhin die Grundlage für die Schienenwegeausbauplanung. Aufgrund veränderter Haushaltsrahmenbedingungen kann es aber bei einzelnen Maßnahmen zu zeitlichen Streckungen kommen.

Im Raum Dresden sieht der Dreijahresplan Schiene nachstehende Ausbaumaßnahmen vor:

- ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden
Sanierung der Streckenabschnitte Hof (a) – Leipzig und Hof (a) – Dresden und Anpassung der vorhandenen Strecke für den Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen.
- Knoten Dresden
Modernisierung der Sicherungstechnik (u. a. Bau von modernen Stellwerken in Dresden Hbf und Dresden-Neustadt).
- ABS Berlin – Dresden
Ausbau der vorhandenen Strecke für eine Streckengeschwindigkeit von weitgehend 200 km/h.

– ABS Leipzig – Dresden

Ausbau der vorhandenen Strecke für eine Streckengeschwindigkeit von weitgehend 200 km/h und den mehrgleisigen Ausbau im Knoten Dresden.

Diese Projekte erfordern insgesamt Aufwendungen in Höhe von ca. 4,5 Mrd. DM. Aussagen zur Aufteilung der finanziellen Mittel nach Jahren und auf den Raum Dresden sind aus den o. g. Gründen derzeit nicht möglich.

Über den Ausbau der grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindung Berlin–Prag–Wien haben am 7. Juni 1995 die Verkehrsminister Deutschlands, der Tschechischen Republik und Österreichs eine Vereinbarung geschlossen. Darin ist u. a. der durchgehende Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik zur erheblichen Verkürzung der Fahrzeit vorgesehen. Entsprechende Dreistromsystem-Fahrzeuge sind noch zu entwickeln und ein entsprechendes Betriebsprogramm von den Eisenbahnen festzulegen.

6. Welche Fahrzeitverkürzungen auf der Schiene sind für die Relationen Berlin – Prag, Leipzig – Prag und Dresden – Prag geplant bzw. wann werden solche Fahrzeitverkürzungen realisiert?

Welche Fahrzeiten ergeben sich für diese Relationen im Straßenverkehr mit und ohne A 17?

- Es ist vorgesehen, durch die zu Frage 5 genannten Maßnahmen die Fahrzeit auf der Schiene zwischen Berlin und Prag von bisher etwa 4 Stunden 40 Minuten auf etwa 3 Stunden und zwischen Dresden und Prag von heute knapp 2½ Stunden auf künftig etwa 1 Stunde 50 Minuten zu verringern; entsprechend verkürzen sich die Fahrzeiten zwischen Leipzig und Prag.
- Für diese Relationen im Straßenverkehr ist durch den Neubau der A 17 mit einer Zeiteinsparung von rd. 2 Stunden zu rechnen.

7. Wie soll sich der Schienenverkehr auf den in Frage 5 und 6 genannten Relationen hinsichtlich Fahrgastaufkommen und Zugangebot entwickeln?

Die Deutsche Bahn AG richtet ihre Angebote (Zugfrequenz und Zuglagen) in Abstimmung mit den jeweiligen Nachbarbahnen an der Verkehrsnachfrage aus. Die Bundesregierung kann dem privatrechtlich organisierten Unternehmen DB AG, das seit Inkrafttreten der Bahnstrukturreform am 1. Januar 1994 nach den Bestimmungen des Aktiengesetzes von einem Vorstand eigenverantwortlich geleitet wird, keine diesbezüglichen Vorgaben machen. Letztlich entscheiden die Kunden durch entsprechende Inanspruchnahme der Bahn über eine attraktive Gestaltung der Angebote mit.

8. Wie bewertet die Bundesregierung den Erfolg der „Rollenden Landstraße“, und welche Möglichkeiten sieht sie, neue Technologien des kombinierten Ladungsverkehrs vor allem im Transitverkehr Nordeuropa – Südosteuropa einzuführen, um größere Verlagerungen des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene konkurrenzfähig zu realisieren?

Um welche Technologien handelt es sich?

Welche Kosten sind gegebenenfalls bereits geschätzt, und ist die Bundesregierung bereit, für die südosteuropäischen Länder Technologietransfer und finanzielle Hilfestellung zu leisten?

Die Bundesregierung begrüßt jede Möglichkeit der Verlagerung von Transportgütern von der Straße auf die Schiene, soweit dieses ohne dirigistische Maßnahmen erfolgt. Insofern wird auch die „Rollende Landstraße“ Dresden – Lovosice positiv bewertet.

Grundsätzlich haben die bisherigen Erfahrungen mit der „Rollenden Landstraße“ allerdings gezeigt, daß diese Technik – begleiteter Kombiniertes Verkehr – aus Kostengründen vom Markt als Alternative zum durchgehenden Straßengüterverkehr nur dann akzeptiert wird, wenn sie als „Fähre“ zur Überwindung von natürlichen und ordnungspolitisch geschaffenen Hindernissen eingesetzt und häufig zusätzlich mit Steuergeldern subventioniert wird.

Ziel der Bundesregierung ist deshalb, den Kombinierten Verkehr mit Containern, Wechselbehältern und Sattelanhängern – also den unbegleiteten Kombinierten Verkehr – zu fördern.

Dies gilt insbesondere auch für den Transitverkehr.

Dem Kombinierten Verkehr kommt daher in dem vom Bundesminister für Verkehr im Frühjahr 1995 vorgelegten verkehrspolitischen Konzept „Gütertransit durch Deutschland“, mit dessen Hilfe der zukünftige Gütertransit durch Deutschland als Transitland Nr. 1 in Europa im Spannungsfeld der Eckpunkte Verkehr – Umwelt – Wirtschaft ausgewogen bewältigt werden soll, besondere Bedeutung zu. Ein Schwerpunkt in diesem Konzept wird sein, leistungsfähigen KV-Terminals in Grenznähe und KV-Drehscheiben besondere Transitfunktionen zuzuordnen, damit die Verkehre dort gebündelt und im Hauptlauf über Schiene und auch Wasserstraße abgewickelt werden können.

Notwendig sind im Kombinierten Verkehr weniger neue Technologien, sondern die Optimierung der bisherigen Ansätze und die Umsetzung des als richtig Erkannten. Hierzu liegen der Bundesregierung jedoch keine Kostenschätzungen vor.

Die Förderung des Kombinierten Verkehrs war wiederholt Gegenstand von Verhandlungen zwischen der Bundesregierung und Regierungen mittel-, ost- und südosteuropäischer Staaten, insbesondere mit der Russischen Föderation, Polen, der Tschechischen Republik und Ungarn, um den sich durch die politische Öffnung dieser Staaten ergebenden starken Anstieg des grenzüberschreitenden Lkw-Verkehrs durch Aufbau entsprechender KV-Verbindungen entgegenzuwirken. Von den Verkehrsministerien eingesetzte, bilaterale Arbeitsgruppen der Ministerien, der beteiligten Bahnen und der Gesellschaften des Kombinierten Verkehrs arbeiten am Aufbau dieser Verbindungen.

Im übrigen können den südosteuropäischen Ländern von der EU-Kommission Finanzhilfen zum Aufbau von KV-Verbindungen im Rahmen des G 24-PHARE-Programms gewährt werden.

9. Ist der Bundesregierung die Studie der Vieregg & Rößler GmbH Innovative Verkehrs- und Umweltberatung, München, zur Verbesserung des Schienenverkehrs zwischen Dresden und Prag bekannt?
Wenn ja: Wie bewertet die Bundesregierung diese Studie bzw. Planungen, die Fahrzeit im Schienenbereich von heute zweieinhalb Stunden auf eine Stunde zu reduzieren?

Die Studie liegt der Bundesregierung nicht vor.

10. Welches Fahrzeugaufkommen wird für die gegenwärtig favorisierte stadtschneidende Trasse der A 17 im Raum Dresden bis zum Jahr 2010 prognostiziert?
Wann wurde diese Prognose erstellt?
Ist diese Prognose noch als realistisch zu betrachten?
Warum gibt es verschiedene Prognosezahlen für die A 17, zum einen beim Linienbestimmungsverfahren der A 17, zum anderen beim Planfeststellungsverfahren für den sechsspurigen Ausbau der A 4 in Dresden?

Die Trendprognose (1993) zur Linienbestimmung weist ein Verkehrsaufkommen von max. 82 000 Kfz/24 h aus. Auf der Grundlage der Bedarfsplanprognose des Bundesministeriums für Verkehr aus dem Jahre 1994 wird das Fahrzeugaufkommen auf der A 17 im Jahre 2010 jetzt auf 70 000 Kfz/24 h prognostiziert.

Für die Linienbestimmung der A 17 sind Trendprognosen ausreichend (Vergleich großräumiger Varianten); für die Projektplanung der A 4 (Planfeststellung) mußten verfeinerte Verkehrsprognosen erarbeitet werden.

11. Welches Fahrzeugaufkommen wurde für die ursprünglich geplante ballungsraumferne Trasse der A 17 im Raum Dresden prognostiziert?
Wann wurde diese Prognose erstellt?

Variante 1 (Freiberger Trasse):

Trendprognose (1993):	max. 46 000 Kfz/24 h
Bedarfsplanprognose (1994):	max. 35 000 Kfz/24 h

12. Welches Fahrzeugaufkommen wird für die Abschnitte der A 17 südlich Dresden prognostiziert?
Wie viele Fahrzeuge (Pkw/Lkw) werden für den grenzüberschreitenden Verkehr erwartet?

Variante 341 (Pirna bis Bundesgrenze):

Trendprognose (1993):	ca. 31 000 Kfz/24 h
Bedarfsplanprognose (1994):	32 000 Kfz/24 h

13. Welche Kosten-Nutzen-Faktoren haben sich für die beiden in Frage 10 genannten Trassen ergeben?

Wann und auf welcher Datengrundlage (Stand des Zahlenmaterials) wurden diese Berechnungen erstellt?

Kosten-Nutzen-Faktoren:

A 17: 4,6

A 4: 5,0

Datengrundlage vom 9. April 1992 (Bundesverkehrswegeplan)

14. Da ein häufig genanntes Argument für die stadtschneidende Trasse der A 17 die Verkehrsentlastung der Stadt Dresden vom Durchgangsverkehr ist, fragen wir:

- a) Welche Straßen werden konkret um welchen Verkehrsanteil entlastet?
 - b) Wie hoch ist an mindestens fünf ausgewählten innerstädtischen Straßen der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs, des Binnenverkehrs und des Durchgangsverkehrs?
 - c) Wie viele und konkret welche Anschlußstellen sind im Raum Dresden geplant?
 - d) Wie hoch ist der neu induzierte Verkehr aufgrund der Verkehrs-entlastung auf innerstädtischen Straßen?
 - e) Entsprechen die von der Bundesregierung angesetzten Prognosezahlen den Szenarien der Dresdener Verkehrsplanung, und werden die von der Bundesregierung angesetzten Zahlen überhaupt als stadtverträglich eingeschätzt?
- a) Das innerstädtische Verkehrsnetz wird um ca. 40 000 Kfz/24 h im Jahr 2010 entlastet.

Darunter werden nachstehende Straßen wie folgt entlastet:

- Hamburger Straße/Flügelwegbrücke um 4 900 Kfz/24 h
- Teplitzer Straße/Gostritzer Straße um 6 000 Kfz/24 h
- Stauffenbergallee
(Königsbrücker Straße) um 5 000 Kfz/24 h
- Winterbergstraße (Zwillingstraße) um 3 000 Kfz/24 h
- Flügelwegbrücke um 5 000 Kfz/24 h

- b) An den nachstehend ausgewählten Stadtstraßen würden im Jahre 2010 ohne A 17 folgende Verkehrsmengen getrennt nach Verkehrsarten auftreten (siehe Tabelle):

	Dohnaer Straße		Washingtonstraße	
	DTV Kfz/24 h	Anteil %	DTV Kfz/24 h	Anteil %
Gesamtverkehr	48 700		32 500	
Durchgangsverkehr	10 100	21	5 500	17
Quellverkehr	13 900	29	11 300	35
Zielverkehr	21 400	44	6 000	18
Binnenverkehr	3 300	7	9 700	30

	Nürnberger Straße		Bergstraße		Hansastraße*)	
	DTV Kfz/24 h	Anteil %	DTV Kfz/24 h	Anteil %	DTV Kfz/24 h	Anteil %
Gesamtverkehr	47 500		32 800		27 700	
Durchgangsverkehr	5 600	12	2 800	9	1 100	4
Quellverkehr	10 600	22	10 900	33	9 600	35
Zielverkehr	11 700	25	10 000	30	9 500	34
Binnenverkehr	19 600	41	9 100	28	7 500	27

*) Führung der B 170 über Nossener Brücke.

- c) Es sind insgesamt 3 Anschlußstellen geplant:
- AS Kesselsdorf (B 173)
 - AS Dresden/Süd (B 170)
 - AS Dresden/Nickern (B 172).
- d) Erfahrungsgemäß ist mit einem neuinduzierten Verkehr von bis zu 5 % zu rechnen.
- e) Davon wird ausgegangen.

15. Welche Baukosten fallen – nach Abschnitten – für die A 17 im Raum Dresden und weiter südlich bis zur Staatsgrenze an?

Gemäß aktueller Schätzungen betragen die Kosten:

1. BA (A 4 – B 170): 563 Mio. DM
2. BA (B 170 – AS Pirna): 437 Mio. DM
3. BA (AS Pirna – Bundesgrenze): 350 Mio. DM

16. Welche Mehrkosten entstehen bzw. sind zu erwarten durch Trassenverschiebungen, Umweltschutz- und weitere Auflagen, also bei einem umweltverträglicheren Ausbau?

Es entstehen voraussichtlich keine Mehrkosten, da die vorläufige Kostenschätzung auf einer umweltverträglichen Planung basiert.

17. Inwieweit geht die Bundesregierung davon aus, daß sich die in der Drucksache 13/2265 genannten Gesamtkosten für die A 17 von 1,35 Mrd. DM in nächster Zeit ändern werden?

Wie werden sich voraussichtlich die Kosten entwickeln, wenn entsprechend einer Aussage des sächsischen Autobahnamtes zum Ende des Jahres der technische Vorentwurf für das Planfeststellungsverfahren noch einmal in eine Abstimmungsrunde mit den Trägern öffentlicher Belange geht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

18. Sollen die Baukosten allein vom Bund getragen werden, oder in welchem Umfang beteiligen sich – gegebenenfalls im nachgeordneten Straßennetz – der Freistaat Sachsen und die Stadt Dresden?

Die Baukosten der A 17 werden vom Bund getragen. Eine Kostenbeteiligung des Freistaates Sachsen und der Stadt Dresden erfolgt gegebenenfalls nach § 12 in Verbindung mit § 5 Bundesfernstraßengesetz.

19. Wie bewertet das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit die Umweltverträglichkeit der A 17 im Raum Dresden sowie südlich von Dresden bis zur Staatsgrenze?

Als Ergebnis des bisherigen Planungsablaufs zur A 17 unter Berücksichtigung aller dem Bundesministerium für Verkehr vorgelegten Unterlagen zur Linienbestimmung – insbesondere zur Prüfung der Umweltverträglichkeit – kann aus der Sicht des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit gesagt werden, daß sowohl die von der A 4 bis AS Pirna bestimmte Linie als auch die noch zu bestimmende Linie von Pirna bis zur Bundesgrenze in der Gesamtabwägung als umweltverträglich beurteilt werden kann.

Die aus der Raumempfindlichkeitsanalyse resultierenden Korridore für eine mögliche Trassenführung sowie die Ergebnisse des Variantenvergleichs im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie haben im Abschnitt A 4 bis Pirna zu einer stadtnahen Linie geführt. In Zusammenarbeit zwischen dem BMV und dem BMU/BfN wurden – auch auf der Grundlage besonderer Verabredungen und Zusagen für aus Umweltsicht herausragende Verkehrsprojekte – für den Abschnitt Pirna bis Bundesgrenze vertiefende, schutzgutbezogene Untersuchungen durchgeführt, um Stabilität in der Gesamtabwägung auch für diesen Planungsabschnitt zu erreichen. Die für die Linienbestimmung dieses Abschnittes erforderliche Optimierung der Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung ist nunmehr erfolgt. Dies trägt zu einer umweltverträglichen Linienführung der A 17 bei.

20. Inwieweit wird sich nach Ansicht der Bundesregierung die A 17 als Bündelungstrasse im stadtnahen Raum erweisen und zur Rückstufung anderer Bundesstraßen im Stadtgebiet führen?

Abgestuft werden die Bundesstraßen B 170 und B 172.

21. Ist sich die Bundesregierung bewußt und hält sie es für akzeptabel, daß mit der Äußerung des Bundesministeriums für Verkehr Druck auf die Entscheidungsträger vor Ort und im Hinblick auf den Bürgerentscheid am 5. November 1995 gemacht wird, wonach die A 17 bei Dresden zu denjenigen Verkehrsvorhaben gehört, deren Realisierung aufgrund der Finanzprobleme im Verkehrshaushalt und aufgrund von Planungsschwierigkeiten „gestreckt“ werden könnte (ddp vom 5. September 1995)?

Die Entwicklung des Verkehrshaushaltes steht in keinem Zusammenhang mit dem Bürgerentscheid am 5. November 1995.

