

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann, Dr. Winfried Wolf,
Dr. Gregor Gysi und der Gruppe der PDS**
– Drucksache 13/3382 –

**Belastungen der Stadt Suhl durch die Neubauten der Bundesautobahnen A 71
Erfurt–Schweinfurt und A 73 Suhl–Lichtenfels**

Die geplanten Neubauten der Bundesautobahnen A 71 Erfurt–Schweinfurt und A 73 Suhl–Lichtenfels (Projekt 16 VDE) führen durch eine ökologisch hochsensible Region. Der Thüringer Wald ist als noch unzerschnittener Raum mit einer Größe von mehr als 300 qkm insgesamt als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Darüber hinaus sind eine Vielzahl von geschützten oder schutzwürdigen Gebieten in dieser Region ausgewiesen.

In der Stadt Suhl befürchten viele Bürgerinnen und Bürger wegen der engen Talkessel-Lage der Stadt erhebliche Beeinträchtigungen ihrer Gesundheit und der Umwelt.

1. Hat die Bundesregierung im Rahmen der Planung des Neubaus der A 71 und der A 73 Untersuchungen darüber angestellt,
 - zu wieviel Prozent der Schadstoffausstoß am „Suhler Dreieck“ aus dem Transitverkehr stammen wird,
 - welche Auswirkungen für die Berg- und Erholungslandschaft in der Umgebung von Suhl und den dortigen Fremdenverkehr zu erwarten sein werden,
 - welche Beeinträchtigungen der Wohnqualität durch Lärm und Abgase sich in den Bereichen Suhler Friedberg, Suhl-Neundorf, Suhl-Mäbendorf, Suhl-Heinrichs und Suhl-Albrechts sowie in den Kleingartenanlagen Sehmar, Hardt, Plessengrund, Dreisbach und Haak ergeben werden,
 - wie hoch die Werte für die Lärmbelästigung der einzelnen Stadtteile sein werden,
 - welche Beeinträchtigungen durch starke Geräuschbelästigung sich für das gesamte Naherholungsgebiet und aller Kleingartenanlagen ergeben werden,
 - welche gesundheitlichen Beeinträchtigungen sich durch die in die Täler herabsinkenden Schadstoffe wie Benzol und Ruß, Blei, Kohlenmonoxid, Kohlendioxid und Stickstoffoxide ergeben werden,

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 5. Januar 1996 übermittelt.

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

- wie die Schadstoffbelastung der Luft bei Inversionswetterlagen sein wird,
- welche Beeinträchtigungen der Wasserqualität in Wassereinzugsgebieten auf lange Sicht durch den Eintrag von Blei und Nitraten zu erwarten sind,

und zu welchen Ergebnissen kommen diese jeweils?

Bei der Planung der A 71/A 73 sind für den gesamten Trassenbereich fachspezifische Untersuchungen nach den zu beachtenden Richtlinien und Merkblättern durchgeführt worden.

- Grundsätzlich kann man von einer Schadstoff-Gesamtbelastung an einer Stelle nicht die einzelnen Anteile nach Herkunft differenzieren. Die von der Autobahn ausgehenden Emissionen vermischen sich mit den Vorbelastungen, so daß immer nur eine Gesamtbelastung beurteilt werden kann.

Der Anteil der Zusatzbelastung vom Verkehrsweg wird berechnet.

Die Auswirkungen im Bereich Suhl ergeben sich wie folgt:

Die Schadstoffemission nimmt durch die Entlastungswirkung der Autobahnen A 71 und A 73 gegenüber dem Prognosenullfall beim Kohlenmonoxid um gut 50 % ab, beim Kohlenwasserstoff sogar um rund 60 % und beim Stickoxid um gut 40 %. Auch im Netz der Erschließungsstraßen gehen die Emissionen trotz etwas höherer Verkehrsbelastung im Prognosejahr 2010 wegen der Zunahme von Fahrzeugen mit Katalysatoren um 10 bis 20 % zurück. Damit ergibt sich durch die Autobahnen A 71 und A 73 im bebauten Stadtgebiet von Suhl insgesamt ein deutlicher Rückgang der Abgasbelastungen auch gegenüber dem Istzustand des Jahres 1993.

Bei der Beurteilung der Schadstoffemissionen wird von Orientierungswerten ausgegangen. Ein Anhalt für die Orientierungswerte ist der NO_2 -Wert, der als Basiswert gilt. Dabei wird ein Jahresmittelwert von $0,08 \text{ mg/m}^3$ zugrunde gelegt.

Im Bereich des Suhler Dreieckes wird dieser Orientierungswert in einem Abstand von 25 m von der Autobahn nicht mehr überschritten. Dabei setzt sich der Gesamtwert aus $0,04 \text{ mg/m}^3 \text{ NO}_2$ der Zusatzbelastung von der Autobahn und einer Vorbelastung von 0,02 bis 0,04 mg als gebietsmäßige Vorbelastung zusammen.

Schon im Abstand von 250 m von einer mit „Transitverkehr“ befahrenen Trasse ist der Anteil dieser Emissionen an den Gesamtmissionen nicht mehr nachweisbar.

- Auswirkungen auf die Berg- und Erholungslandschaft werden sich nicht ergeben.
- Die aufgeführten Wohngebiete liegen alle in einem Abstandsbereich von der Autobahn, wo die Orientierungswerte der Schadstoffbelastung nicht kritisch überschritten werden.

Die schalltechnische Berechnung ist für sämtliche Wohnbereiche in Suhl/Zella-Mehlis durchgeführt worden. Dort, wo die Immissionsgrenzwerte nach der Sechzehnten Verordnung zum Bundes-Immissionschutzgesetz überschritten werden,

werden aktive bzw. passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

Die Ermittlung der einzelnen Immissionswerte für die Wohnbereiche liegen derzeit noch nicht vor, sie werden im Rahmen der Detailplanung berechnet und in den Planfeststellungsunterlagen dokumentiert. Eine Überschreitung des für Kleingartenanlagen maßgebenden Immissionsgrenzwertes kann in fast allen Bereichen ausgeschlossen werden.

- Die Wirkung der Schadstoffkomponenten Benzol, Ruß und Blei wird in einem derzeit in Aufstellung befindlichen Gutachten dargestellt.
- Die Schadstoffbelastung der Luft bei Inversionswetterlagen wird in derzeit laufenden Untersuchungen beurteilt.
- Durch die bei Beeinträchtigung von Wasserschutzzonen vom Straßenbaulastträger vorzusehenden Schutzmaßnahmen können Beeinträchtigungen der Wasserqualität durch Einträge von Blei und Nitraten ausgeschlossen werden.

2. Wie bewertet die Bundesregierung den durch den Autobahnneubau bedingten Verlust an Wander- und Forstwegen mit einer schützenswerten artenreichen Flora und Fauna?

Der Verlust an Wander- und Forstwegen ist gering. Alle unterbrochenen Wander- und Forstwege werden netzartig wieder verbunden.

3. In welcher Form fand eine umfassende Öffentlichkeitsinformation über die Umweltauswirkungen der Vorhaben statt?

Die Öffentlichkeitsinformation erfolgt nach den gesetzlichen Bestimmungen der §§ 2 und 3 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes.

4. Wurde als Alternative zum Autobahnbau die Wiedereinrichtung des zweiten Bahngleises und die Wiederanbindung an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG geprüft, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung hat der Gesetzgeber im Vierten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes mit dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen den Neubau der A 71/A 73, Erfurt–Schweinfurt/Suhl–Lichtenfels beschlossen.

Alternativen sind im Rahmen der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes 1992 abgewogen worden. Dabei ergab sich, daß die vorhandenen bzw. mit dem Lückenschlußprogramm (u. a. Rentwertshausen–Mellrichstadt) geschaffenen bzw. verbesserten Schienenwege zwischen Thüringen/Sachsen und Bayern in qualitativer und quantitativer Hinsicht zwar nicht ausreichen, um

ein nachfragegerechtes Angebot zu schaffen, jedoch ergaben sich keinerlei Hinweise auf eine überregionale Bedeutung (Fernverkehr) und damit ein Ausbauerfordernis aus der Sicht der Bundesregierung für die Eisenbahnstrecke Schweinfurt—Suhl—Arnstadt, zumal die Topographie dieser Strecke eine wesentliche Anhebung der Streckengeschwindigkeit über das jetzige Niveau nicht erlaubt. Auf eine vertiefende Untersuchung sowie detaillierte Bewertung dieser Eisenbahnstrecke wurde daher verzichtet.

Ein bedarfsgerechtes Angebot für die Schiene in diesem Nord-Süd-Korridor wird durch die Realisierung des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8.1 Ausbau-/Neubaustrecke Nürnberg—Erfurt erreicht. Die Neubaustrecke Ebensfeld—Erfurt im Zuge des VDE Nr. 8.1 wird auf einem ca. 16 km langen Abschnitt mit der BAB A 71 im Raum Ichtershausen—Taßdorf gebündelt.

5. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß im Auftrag des DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) bereits vor dem Planfeststellungsverfahren Land für den Bau der Haseltalbrücke gekauft wurde?

Nein.