

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/5430 –

Bau der A 38/143 und Auswirkungen auf das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 6

Die Bundesregierung hat im Bundesverkehrswegeplan 1992 den Bau der A 38, vormals A 82, und der A 143 durch eines der ökologisch wertvollsten und im Vergleich noch weitgehend intakten Gebiete der Bundesrepublik Deutschland vorgesehen.

Zahlreiche lokale Initiativen und bundesweite Naturschutzverbände protestieren gegen das Bauvorhaben. Von ihnen vorgelegte detaillierte Untersuchungen stellen den tatsächlichen Bedarf in Frage und weisen gravierende negative Folgen sowohl für Regionalentwicklung und Tourismus wie auch für Umwelt und Naturschutz nach. Betroffen sind unter anderem Teile des geplanten Biosphärenreservats im Südharz, zahlreiche Landschafts- und Wasserschutzgebiete, Niederungsbereiche von Saale, Weiße Elster, Luppe und Pleiße sowie stadtnahe Erholungsgebiete, deren Zerschneidung vermieden werden muß. Erschwerend und ebenfalls gegen einen Bau der A 38/143 sprechend kommt hinzu, daß durch die A 38 eine Konkurrenz zur parallel verlaufenden Bahnlinie geschaffen wird, die den wirtschaftlichen Erfolg des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nr. 6 in Frage stellt. Zusätzliche Verlagerungseffekte im Güterverkehr von der Schiene auf die Straße sind zu befürchten. Betroffen hiervon wären u. a. zahlreiche Gefahrguttransporte von und in die Chemieregion um Bitterfeld.

Ein kostengünstigeres Alternativkonzept zum Bau der A 38 wurde im Mai dieses Jahres vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) vorgelegt. Vom Bundesministerium für Verkehr wurde die vorgeschlagene Variante des Ausbaus der B 80 abgelehnt und der Bau der A 38 als vordringlich bezeichnet, da eine Autobahnanbindung des Chemiedreiecks um Bitterfeld „unverzichtbar“ sei.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 12. September 1996 übermittelt.

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

V o r b e m e r k u n g

Die im Korridor Göttingen – Halle verlaufenden Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE)

- Projekt Nr. 6, Schienenstrecke Eichenberg–Halle
- Projekt Nr. 13, Neubau der Autobahn A 38/A 143 Göttingen–Halle (A 9)/Westumfahrung Halle

sind im Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP '92) enthalten.

Die im Zuge der Aufstellung des BVWP '92 durchgeführte gesamtwirtschaftliche Bewertung hat für beide Projekte die Bauwürdigkeit und Dringlichkeit (Stufe Vordringlicher Bedarf) nachgewiesen.

Die Bundesregierung sieht insofern keine Veranlassung, den gesetzlich festgelegten Bedarf für den Neubau der A 38/A 143 in Frage zu stellen. Die im Rahmen der bisherigen Planungen durchgeführten Untersuchungen bestätigen die positive verkehrliche, wirtschaftliche und raumordnerische Wirkung dieses Straßenbauprojektes. Unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft werden im Rahmen der gesetzlichen Regelungen durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert.

1. Welches prognostizierte Verkehrsaufkommen liegt der Kosten-Nutzen-Analyse zur Einstufung in den Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, wenn für die A 38/143 z. Z. ein Verkehrsaufkommen von 30 000 bis 45 000 Kfz/24 h prognostiziert wird, 1991 dagegen diese Prognose noch bei 53 000 bis 64 000 Kfz/24 h lag?

Der im Zuge der Aufstellung des BVWP '92 durchgeführten gesamtwirtschaftlichen Bewertung wurde für die A 38/A 143 eine durchschnittliche Prognose-Verkehrsmenge von 53 300 Kfz/24 h (werktags) für das Jahr 2010 zugrunde gelegt.

2. Müssen im Rahmen einer realistischen Einschätzung der wirtschaftlichen Entwicklung in Ostdeutschland die Prognosezahlen für die A 38/143 nach unten korrigiert werden, wenn beispielsweise die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und Bau GmbH (DEGES) nach öffentlichen Aussagen des Geschäftsführers intern für die A 38 mit einem Verkehrsaufkommen von 20 000 bis 25 000 Kfz/24 h rechnet und die Umweltverbände BUND und VCD von maximal 15 000 Kfz/24 h ausgehen?

Werden diese Zahlen vom Bundesministerium für Verkehr bestätigt, oder welches Verkehrsaufkommen wird bei den derzeitigen Rahmenbedingungen für die A 38/143 prognostiziert, und wie hoch wird das Nutzen-Kosten-Verhältnis bei diesen Verkehrsprognosezahlen?

3. Wie verändert sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis, wenn neben korrigierten Verkehrsprognosezahlen eine den heutigen Erkenntnissen entsprechende langsamere wirtschaftliche Entwicklung zugrunde gelegt wird?

Die Bundesregierung geht davon aus, daß die bei der Aufstellung des BVWP '92 für seinen Geltungszeitraum zugrunde gelegten Annahmen zur wirtschaftlichen Entwicklung nicht überholt sind.

Kurzfristige Konjunkturschwankungen haben keinen Einfluß auf die Ergebnisse langfristig angelegter Verkehrsprognosen. Sie haben damit auch keinen Einfluß auf das langfristig wirksame Nutzen-Kosten-Verhältnis einer Maßnahme.

Entsprechend der im Rahmen der Vorplanung durchgeführten, aktuelleren Projekt-Prognose wird das Verkehrsaufkommen auf der geplanten A 38/A 143 mit 30 000 bis 45 000 Kfz/24 h prognostiziert. Diese gegenüber der BVWP '92-Prognose veränderte Erwartung beruht auf einer genaueren Abbildung der Netzstruktur, nicht aber auf einer anderen Einschätzung der wirtschaftlichen Entwicklung.

Geringere Prognose-Verkehrsmengen bedeuten nicht automatisch auch ein ungünstigeres Nutzen-Kosten-Verhältnis. Eine gesamtwirtschaftliche Nachbewertung mit den Verkehrsmengen der Projekt-Prognose für die A 38/A 143 ergab ein gegenüber der ursprünglichen Bewertung im Rahmen der Aufstellung des BVWP '92 höheres Nutzen-Kosten-Verhältnis, u. a. aufgrund einer verbesserten Verkehrsqualität und der damit verbundenen stärkeren Verringerung der Beförderungskosten.

4. Wie verteilen sich die Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen von Regionalverkehr (Quelle und Ziel innerhalb der Region), Fernverkehr mit regionalem Ziel (Ziel- und Quellverkehr) und Fernverkehr als Durchgangsverkehr
 - am ursprünglich prognostizierten Verkehrsaufkommen (30 000 bis 45 000 Kfz/24 h),
 - am derzeitigen prognostizierten Verkehrsaufkommen?

Die Anteile von Regionalverkehr, Fernverkehr mit regionalem Ziel und Fernverkehr als Durchgangsverkehr sind im Einzelfall von den Strukturdaten der jeweils betrachteten Region abhängig; hieraus gebildete Durchschnittswerte sind nicht aussagekräftig, so daß die Frage pauschal nicht zu beantworten ist.

Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

5. Gibt es eine aktuelle Kostenschätzung für das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 13 A 38/143, in welcher Höhe beläuft sich diese, wie unterscheidet sie sich von der dem Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde gelegten, und auf welche Weise wurde sie berechnet?

Die Kosten der VDE werden jährlich aktualisiert. Sie berechnen sich je nach Planungsstand aus geschätzten und/oder berechneten Kosten auf der Grundlage der derzeit üblichen Marktpreise. Geschätzte Kosten sind Kosten pro Kilometer unter Berücksichtigung vorliegender Erfahrungswerte und streckenspezifischer Besonderheiten; berechnete Kosten sind anhand einer abgeschlossenen Entwurfsplanung nach einzelnen Positionen und entsprechend den aktuellen Marktpreisen ermittelte Kosten.

Für das VDE Nr. 13, A 38/A 143 Göttingen–Halle (A 9)/Westumfahrung Halle, werden aktuell 2 391,7 Mio. DM gegenüber 2 385,0 Mio. DM im BVWP '92 veranschlagt.

6. Gibt es einzelne Kostenschätzungen für die folgend aufgeschlüsselten Abschnitte, und in welcher Höhe belaufen sie sich
- in Niedersachsen von der A 7 bis zur Landesgrenze,
 - in Thüringen von der Landesgrenze Niedersachsen/Thüringen bis zur geplanten Anschlußstelle Leinefelde/Breitenbach,
 - in Thüringen von der geplanten Anschlußstelle Leinefelde/Breitenbach bis Landesgrenze Sachsen-Anhalt,
 - in Sachsen-Anhalt von der Landesgrenze Thüringen bis zur geplanten Anschlußstelle Bennstedt,
 - in Sachsen-Anhalt von der geplanten Anschlußstelle Bennstedt bis Beuna,
 - in Sachsen-Anhalt von Beuna bis zur Landesgrenze Sachsen-Anhalt/Sachsen,
 - von der Landesgrenze Sachsen-Anhalt/Sachsen bis zur Anschlußstelle an die A 14,
 - von der geplanten Anschlußstelle Bennstedt bis zur geplanten Anschlußstelle Wallwitz?

Abschnittsweise aufgeschlüsselt belaufen sich die aktuellen Kosten für die A 38 Göttingen–Halle (A 9)

- in Niedersachsen von der A 7 bis zur Landesgrenze Thüringen auf 110,0 Mio. DM,
- in Thüringen von der Landesgrenze Niedersachsen bis westlich der Anschlußstelle Leinefelde auf 287,7 Mio. DM,
- in Thüringen im Abschnitt westlich der Anschlußstelle Leinefelde bis zur Landesgrenze Sachsen-Anhalt auf 588,8 Mio. DM,
- in Sachsen-Anhalt von der Landesgrenze Thüringen bis westlich des Autobahndreiecks Bad Lauchstädt (A 38/A 143) auf 713,4 Mio. DM,
- in Sachsen-Anhalt im Abschnitt westlich des Autobahndreiecks Bad Lauchstädt bis zur Anschlußstelle Frankleben/Beuna auf 235,4 Mio. DM,
- in Sachsen-Anhalt von der Anschlußstelle Frankleben/Beuna bis südlich Lützen (Autobahnkreuz A 38/A 9) auf 235,8 Mio. DM.

Für die A 143, Westumfahrung Halle, belaufen sich die aktuellen Kosten

- im Abschnitt nördlich des Autobahndreiecks Bad Lauchstädt (A 143/A 38) bis Wallwitz (Autobahndreieck A 143/A 14) auf 220,6 Mio. DM.

Die aktuellen Kosten für die A 38 im Abschnitt südlich Lützen (Autobahnkreuz A 38/A 9) bis zum Autobahndreieck A 38/A 14 belaufen sich auf 584,0 Mio. DM. Dieser Abschnitt ist nicht Teil des VDE Nr. 13.

7. Wieviel Geld wurde bereits – gestaffelt nach Jahren seit 1985 – in die A 38/143 investiert
- aus dem Einzelplan 12 sowie anderen Etats des Bundeshaushaltes,
 - aus den betroffenen Bundesländern (vor-)finanziert?

Die seit Baubeginn 1995 einschließlich Grunderwerb verausgabten und vertraglich gebundenen Investitionsmittel für den Neubau der A 38/A 143 stellen sich wie folgt dar:

1995: 12,77 Mio. DM verausgabt,
bis August 1996: 35,77 Mio. DM verausgabt, 159,90 Mio. DM vertraglich gebunden.

Die Finanzierung der Investitionen erfolgte aus dem Einzelplan 12 des Bundeshaushaltes. Eine (Vor-)Finanzierung aus den betroffenen Bundesländern erfolgte nicht.

8. In welchem Zeitraum sind Finanzierung und Bau durch das Bundesministerium für Verkehr geplant?

Die vordringliche Realisierung der VDE ist erklärtes Ziel der Bundesregierung. Verkehrswirksame Teilabschnitte sollen bis Anfang des nächsten Jahrzehnts fertiggestellt sein.

9. Wie hoch werden die jährlichen Folgekosten für Unterhalt, Verkehrssicherheit und Rettungswesen für die A 38/143 sein, sollte sie in der geplanten Variante gebaut werden?

Die jährlichen Folgekosten für Unterhalt, Verkehrssicherheit und Rettungswesen für die A 38/A 143 werden sich in dem für eine 4streifige Bundesautobahn üblichen Rahmen von rd. 50 000 DM/km und Jahr bewegen. Diese Kosten sind von der gewählten Variante weitgehend unabhängig und würden in ähnlicher Größenordnung auch für eine 4streifige Bundesstraße entstehen.

10. Wie viele Brücken mit welcher Länge und wie viele Tunnel mit welcher Länge sind in den folgenden Abschnitten nach der mittlerweile erfolgten Linienbestimmung vorgesehen
- in Niedersachsen von der A 7 bis zur Landesgrenze,
 - in Thüringen von der Landesgrenze Niedersachsen/Thüringen bis zur geplanten Anschlußstelle Leinefelde/Breitenbach,
 - in Thüringen von der geplanten Anschlußstelle Leinefelde/Breitenbach bis Landesgrenze Sachsen-Anhalt,
 - in Sachsen-Anhalt von der Landesgrenze Thüringen bis zur geplanten Anschlußstelle Bennstedt,
 - in Sachsen-Anhalt von der geplanten Anschlußstelle Bennstedt bis Beuna,
 - in Sachsen-Anhalt von Beuna bis zur Landesgrenze Sachsen-Anhalt/Sachsen
 - von der Landesgrenze Sachsen-Anhalt/Sachsen bis zur Anschlußstelle an die A 14,
 - von der geplanten Anschlußstelle Bennstedt bis zur geplanten Anschlußstelle Wallwitz?

In den bisher linienbestimmten Abschnitten der A 38 sind folgende Bauwerke vorgesehen:

	Brücken > 100 m	Brücken < 100 m	Tunnel
Landesgrenze Niedersachsen/ Thüringen bis AS Leinefelde	5	27	1
AS Leinefelde bis Landesgrenze Thüringen/Sachsen-Anhalt	5	48	1
Landesgrenze Thüringen/Sachsen- Anhalt bis Autobahndreieck Bad Lauchstädt (A 38/A 143)	4	54	–
Autobahndreieck Bad Lauchstädt (A 38/A 143) bis Autobahnkreuz A 38/A 9	3	37	–

Im Bereich der A 143 vom Autobahndreieck Bad Lauchstädt (A 38/A 143) bis zur Autobahnanschlußstelle Bennstedt (B 80) sind sechs Brücken < 100 m vorgesehen.

Über die endgültige Anzahl und Abmessung der Bauwerke wird in den abschließenden Planfeststellungsverfahren entschieden.

Für die A 38 von der A 7 bis zur Landesgrenze Niedersachsen/Thüringen und die A 143 zwischen Bennstedt und Wallwitz (Autobahndreieck A 14/A 143) ist eine Beantwortung der Frage noch nicht möglich, da die Linien dieser beiden Streckenabschnitte noch nicht bestimmt wurden.

11. Welche Straßen werden die von der A 38 kommenden Verkehrsströme im Bereich der Einmündung auf die A 7 aufnehmen, die ihrerseits bereits mit 50 000 bis 60 000, an Spitzentagen mit über 80 000 Kfz/24 h belastet ist und damit die von der A 38 kommenden Verkehrsströme beim bestehenden Ausbau nicht aufnehmen kann, oder ist ein weiterer – über die im Rahmen der EXPO 2000 geplanten Ausbaumaßnahmen hinausgehender – Ausbau der A 7 nach Fertigstellung der A 38 geplant?

Die von der A 38 auf die A 7 übergehenden Verkehrsströme sind in den für die A 7 prognostizierten Verkehrsmengen bereits enthalten. Diese liegen unterhalb der Leistungsfähigkeitsgrenzen einer 6streifigen Autobahn.

12. Warum wurde der Ausbau der Bahnstrecke im gleichen Verkehrskorridor (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 6, Ausbau der Bahnstrecke Eichenberg–Halle) wie die A 38/143 nur mit geringer Kapazität (lange Blockabstände) und Höchstgeschwindigkeit (Strecke Eichenberg–Halle weitestgehend auf 120 km/h) durchgeführt?
Weist womöglich der Verkehrskorridor nur geringe Verkehrsströme auf oder erfolgte dies, weil in diesem Verkehrskorridor die A 38/143 geplant wird und Verlagerungskapazitäten nicht erwünscht sind?

Beim VDE Nr. 6 Eichenberg–Halle handelte es sich ursprünglich um eine Lückenschlußmaßnahme, die bereits von der damaligen gemeinsamen Verkehrswegekommision im Juni 1990 in Dresden beschlossen wurde. Entsprechend der verkehrlichen Bedeutung

wurde die Strecke nach dem Wiederaufbau des Abschnittes Eichenberg–Ahrenshausen (Lückenschluß) im Mai 1990 durchgehend 2gleisig elektrifiziert für eine Streckengeschwindigkeit von 120 km/h ausgebaut. Die Inbetriebnahme erfolgte zum Fahrplanwechsel im Mai 1994.

Die DB AG hat für diese Strecke als Nebenfernstrecke innerhalb ihres Kernnetzes keine höhere Leitgeschwindigkeit als 120 km/h vorgesehen.

Ein weiterer kapazitiver Ausbau (u. a. 3gleisiger Ausbau Sangerhausen–Blankenheim Trennungsbahnhof) erfolgt bei entsprechender Entwicklung des Güterverkehrs bedarfsgerecht im Rahmen der Ausbaustrecke (ABS) Paderborn–Halle, die ebenfalls Bestandteil des Vordringlichen Bedarfs des BVWP '92 ist.

13. Sind der Bundesregierung durch ihre Vertreter im Aufsichtsrat der DB AG Gründe bekannt, warum der Interregio-Verkehr auf dieser Strecke 1995 eingestellt wurde?

Haben zwischen Vertretern des Bundes im Aufsichtsrat der DB AG oder Vertretern des zuständigen Bundesministeriums für Verkehr und der DB AG oder Vertretern des Eisenbahn-Bundesamtes und der DB AG Gespräche stattgefunden, nach denen auf eine Attraktivierung der Bahnstrecke verzichtet bzw. der Interregio-Verkehr eingestellt werden sollte, etwa weil der Verkehrskorridor nur geringe Verkehrsströme aufweist, oder weil in diesem Verkehrskorridor die A 38/143 geplant wird und ein attraktiver öffentlicher Personenverkehr nicht erwünscht ist?

Nein.

14. Warum ist die sogenannte Eichenberger Kurve als letztes Reststück des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 6 noch immer nicht fertiggestellt, so daß es keine durchgehenden Züge auf der Strecke Hannover–Göttingen–Nordhausen bzw. Erfurt geben kann?

Wann ist mit einer Fertigstellung zu rechnen?

Die Eichenberger Kurve (1 km) ist kein letztes Reststück des VDE Nr. 6, sondern eine vorgezogene Maßnahme innerhalb der ABS Paderborn–Halle. Die Realisierung dieser Kurve erfolgt auf Wunsch der Länder Niedersachsen und Thüringen. Ein entsprechender Vertrag wurde dazu am 20. März 1996 zwischen der DB AG und den Ländern geschlossen. Die Fertigstellung ist zum Fahrplanwechsel im Mai 1998 vorgesehen.

15. Plant das Bundesministerium für Verkehr den weiteren Ausbau der Bahnstrecke Altenbeken–Northeim–Nordhausen, um eine leistungsfähige Bahnverbindung in Ost-West-Richtung zwischen den Ballungsräumen Halle–Leipzig und Rhein–Ruhr zu erhalten?

Die Bundesregierung plant keinen weiteren Ausbau der Eisenbahnstrecke Altenbeken–Northeim–Nordhausen. Mit dem Ausbau der Strecke Paderborn–Halle wird eine leistungsfähige Bahnverbindung in Ost-West-Richtung zwischen den Ballungsräumen Halle–Leipzig und Rhein–Ruhr geschaffen.

16. Mit welchen Verlagerungseffekten im Güterverkehr von der Schiene auf die Straße rechnet die Bundesregierung für den Fall des Baues der A 38/143?

In welchem Umfang (Gesamttonnage und Transportzahl) sind hiervon Gefahrguttransporte von und in die Chemieregion um Bitterfeld betroffen?

Die Bundesregierung erwartet durch den Bau der A 38/A 143 keine Verlagerungseffekte zu Lasten des Schienengüterverkehrs. Dies gilt auch für den Transport gefährlicher Güter. Es ist davon auszugehen, daß es weiterhin bei dem Transport der bahnaffinen Güter auf der Schiene bleibt, da die für die Verkehrsträgerwahl entscheidenden Anbindungen von Versender und Empfänger bereits heute bestehen.

17. Wurde vom Bundesministerium für Verkehr geprüft, inwieweit unter Verzicht auf den Bau der A 38/143 die Verkehrsprobleme der Region auf kostengünstigere und umweltschonendere Weise durch einen weitgehend zweiseitigen Ausbau und teilweise 2+1streifigen Ausbau der B 80 sowie einen weitergehenden Ausbau der Bahnstrecke – und eine damit verbundene Verlagerung der Verkehrsströme – gelöst werden könnten?

Wenn ja, welche Verkehrsprognosezahl wurde bei der Ablehnung dieser Variante zugrunde gelegt, und wie wäre die Entscheidung ausgefallen, wenn eine durch den parallelen Bahnausbau erreichbare Verkehrsprognosezahl von max. 15 000 Kfz/24 h zugrunde gelegt worden wäre?

Mit welchen Mehrkosten rechnete das Bundesministerium für Verkehr, als eine Sprecherin des Ministeriums am 9. Mai 1996 das Alternativkonzept vom BUND zum Bau der A 38 u. a. mit dem Argument zurückwies, der Bau von Ortsumgehungen der B 80 könne teurer sein als der Bau der A 38 (u. a. dpa-Meldung vom 9. Mai 1996)?

Welche Auswirkungen – insbesondere im Hinblick auf mögliche künftige Rückstufungen von Bundesfernstraßen – hat der geplante Bau der A 38 auf z. Z. ebenfalls im Bundesverkehrswegeplan vorgesehene Ausbaumaßnahmen von Bundesstraßen?

Ja.

Die Entscheidung für die A 38 beruht auf dem Ergebnis einer im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung durchgeführten verkehrsträgerübergreifenden Bewertung, die einzelfallbezogen auch Interdependenzwirkungen parallel verlaufender Bundesfernstraßen und Schienenwege berücksichtigt.

Der im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, den der Deutsche Bundestag als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz auf Grundlage des BVWP '92 beschlossen hat, für die Bundesstraßen in der Region ausgewiesene Ausbaubedarf ist für die Bundesregierung weiterhin verbindlich.

18. Wieviel Bodenfläche wird durch den Neubau der A 38 insgesamt versiegelt, und welche Auswirkungen ergeben sich für den Hochwasserschutz?

Rund 510 ha. Durch geeignete, richtlinienkonforme, auf hydrologische und geohydrologische Gutachten gestützte bauliche Anlagen ergeben sich keine nachteiligen Auswirkungen auf den Hochwasserschutz.

19. Sind Ersatzmaßnahmen für die versiegelten Flächen, z. B. Entsiegelung an anderer Stelle vorgesehen?
Wenn ja, welche, und wo?

Ja.

Die zahlreichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in den landschaftspflegerischen Begleitplänen ausgewiesen.

20. Gibt es angesichts der Selbstverpflichtung der Bundesregierung zur CO₂-Minderung um 25 bis 30 % bezogen auf 1987 (alte und neue Bundesländer) Bestrebungen, das Konkurrenzverhältnis zwischen durch Straßenneu- und -ausbau induziertem Verkehr und öffentlichem Verkehr – ganz besonders zu straßenparallel verlaufendem Schienenverkehr – neu zu bewerten und vor diesem Hintergrund entsprechende Parameter zur Begutachtung von Straßenbauvorhaben aufzustellen?
Wenn ja, wie sehen sie aus?
Finden sie auch auf das Projekt A 38 Anwendung?

Die Feststellung der Bauwürdigkeit und Dringlichkeit von Straßenneu- und -ausbauvorhaben erfolgt im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung auf Basis einer alle Projektwirkungen erfassenden gesamtwirtschaftlichen Bewertung. Nachfrageverlagerungen, die aufgrund von Neu- oder Ausbaumaßnahmen in funktionaler Parallellage von Bundesfernstraßen und Schienenwegen auftreten können, finden ergänzend, auf Grundlage von einzelfallbezogenen Interdependenzuntersuchungen, Berücksichtigung.

Untersuchungen zu Umweltwirkungen des BVWP '92 haben ergeben, daß der vorgesehene Infrastrukturausbau insgesamt einen positiven Beitrag zur CO₂-Reduktion leistet: Durch die Verringerung des für die Beförderung von Gütern und Personen erforderlichen Energieeinsatzes wurde ein Reduktionspotential von rd. 4,0 Millionen t CO₂ pro Jahr (davon rd. 3,0 Millionen t CO₂ pro Jahr auf der Straße) bei Umsetzung der Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs des BVWP '92 gegenüber einem Verzicht darauf festgestellt. Dies gilt auch für die A 38, deren Bau Verlagerungen aus dem nachgeordneten Straßennetz ermöglicht und so zu Entlastungen der Umwelt wie der Menschen vor Ort führt.

21. Wie hoch werden die allein während des A 38-Neubaus (Energieverbrauch, Materialabbau und -transport, Maschineneinsatz, sonstiger Verkehr) entstehenden zusätzlichen CO₂-Emissionen angesetzt?

Eine Abschätzung der während des Baus der A 38 verursachten CO₂-Emissionen mit einem hinreichenden Genauigkeitsgrad ist nicht möglich, da das Ergebnis von zahlreichen, vor allem baustellenbedingten Faktoren abhängig ist, die in der Planungsphase noch nicht bestimmt bzw. abzusehen sind (z. B. Baustellenlogistik, Maschineneinsatz, Witterung).

