

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Uwe-Jens Rössel
und der Gruppe der PDS**
– Drucksache 13/6192 –

Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Mansfelder Land

Wie in der Mitteldeutschen Zeitung, Regionalausgabe Sangerhausen vom 26. Juli 1996 dargestellt, hat Bundeskanzler Dr. Helmut Kohl geäußert, daß es am Bau der Bundesautobahn (BAB) A 38 (Südharz-Autobahn) keine Abstriche gäbe, weil der Neubau u. a. notwendig sei, um die Raffinerie Leuna im Jahr 2000 an das deutsche Fernstraßennetz anzuschließen. Ebenfalls in der Mitteldeutschen Zeitung vom 26. Juli 1996 informiert Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, über ein entsprechendes Stufenkonzept für den östlichen Abschnitt der Südharz-Autobahn und darüber, daß sich der Bau des Ostabschnitts der A 38 aus finanziellen Gründen verzögern wird.

Planungsunsicherheit und große Unruhe unter der Bevölkerung werden durch den Abschluß der A 38 bei Rothenschirmbach (Landkreis Mansfelder Land) als ein befristeter, qualifizierter Endpunkt eines verkehrswirksamen Abschnitts der A 38 und aufgrund des verzögerten Baubeginns der Nord-Ost-Tangente (seit 1990 im Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf eingestuft) der Lutherstadt Eisleben hervorgerufen.

Vorbemerkungen

Die gestiegenen Kosten für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) und die Rücknahme der Straßenbauhaushaltsansätze seit 1992 zwingen trotz der Vorrangigkeit der VDE zu einer Plafondierung der Mittel für diese Autobahnmagistralen in Höhe von 2,4 Mrd. DM pro Jahr. Dieses mit den Ländern abgestimmte Konzept hat Streckungen und Stufungen zum Inhalt. Hierbei geht es aber nicht um einen Verzicht auf Teilstrecken, sondern um eine Realisierung der VDE, die sich an verkehrlichen Notwendigkeiten unter Berücksichtigung des erreichten Planungsstandes orientiert. Es ist sichergestellt, daß alle VDE und somit auch die A 38 verwirklicht werden.

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

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

1. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die Wiederkehr des Salzigen Sees, die zur erheblichen Aufwertung des Tourismus in der Region Mansfelder Land führt, maßgeblich von der Realisierung der ursprünglich geplanten Trassenführung der A 38 abhängig ist?

Wenn ja, warum wird die geplante Ortsumgehung Eisleben, mit der Anbindung an die bestehende B 80, als ein befristeter, qualifizierter Endpunkt eines verkehrswirksamen Abschnitts der A 38 angesehen und damit die A 38 nicht an den Verknüpfungspunkt mit der A 143 bei Schafstedt (Landkreis Merseburg-Querfurt) angebunden?

Nein.

Die Wiederkehr des Salzigen Sees erfordert unabhängig vom Neubaukonzept der A 38 den Ersatz der bestehenden Straßenverbindung zu Lasten des Veranlassers.

2. Hat es zwischen der Bundesregierung und der Landesregierung von Sachsen-Anhalt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Trassenverlauf der A 38 und der mit der Wiederkehr des Salzigen Sees zwingend notwendigen Neutrassierung der B 80 Abstimmungen zum Trassenverlauf der A 38 und B 80 sowie der Zeitfolge der einzelnen Bauabschnitte gegeben?

Wenn ja, welche Festlegungen wurden getroffen?

Nein.

3. Ist der Bundesregierung bekannt, daß der in Betracht kommende Bereich der B 80 – zweispurig von Lutherstadt Eisleben bis zum Beginn der vierspurigen B 80 bei Seeberg – im Landesentwicklungsprogramm Sachsen-Anhalt und im Regionalen Entwicklungsprogramm für den Regierungsbezirk Halle als Vorrang- und Vorsorgegebiet für Natur, Landschaft und Erholung ausgewiesen ist?

Nein.

4. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung im Zusammenwirken mit der Landesregierung Sachsen-Anhalt ergreifen, um eine negative Beeinflussung des Tourismuskonzeptes der Region um den Salzigen See durch den Endpunkt der A 38 bei Rothenschirmbach zu verhindern?

Unter Bezug auf die Antwort zu Frage 1 ergibt sich für die Bundesregierung kein Handlungsbedarf.

5. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, daß mit der vorgesehenen Schaffung des befristeten Endpunktes der A 38 bei Rothenschirmbach, der gesamte Verkehrsstrom der A 38 (ca. 59 000 Kraftfahrzeuge täglich) über das überforderte Verkehrssystem der Lutherstadt Eisleben und des östlichen Teils des Mansfelder Landes über die zweispurige B 80 in Richtung Halle abfließen wird?

Wenn ja, mit welchen geeigneten Maßnahmen, auch im Zusammenwirken mit der Landesregierung Sachsen-Anhalt, will die Bundesregierung dem entgegenwirken?

Die im Zusammenhang mit dem stufenweisen Bau der A 38 im Raum Eisleben–Rothenschirmbach und hierbei insbesondere im Zuge der B 180 vorgesehenen Maßnahmen schaffen in Verbin-

derung mit dem bestehenden Straßennetz gegenüber dem status quo günstigere Voraussetzungen zur Abwicklung des weiträumigen Verkehrs.

6. Welche vorgesehenen Ortsumgehungen im Mansfelder Land fallen aufgrund des bevorzugten Baus der A 38 weg?

Keine.

7. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, daß sich durch die bergbaulichen, tektonischen und hydrogeologischen Gegebenheiten im Mansfelder Land, unter bestimmten Voraussetzungen, eine ähnliche Situation entwickeln kann, wie bei dem Gebirgsschlag am 11. September 1996, in der früheren Kaligrube Teutschenthal?

Wenn ja, welche Lösungsvarianten der B 80 sind vorgesehen oder werden angedacht?

Sollten sich aus den örtlichen Gegebenheiten Konsequenzen auf den Bundesfernstraßenbau ergeben, werden der Bundesregierung die entscheidungsrelevanten Sachverhalte im Sinne der Fragestellung vom Land Sachsen-Anhalt im Vollzug der Auftragsverwaltung (Artikel 90 GG) vorgetragen.

8. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, daß bei einer Verzögerung des Baus der Nord-Ost-Tangente der Lutherstadt Eisleben, aufgrund der bergbaulichen, tektonischen und hydrogeologischen Gegebenheiten in der Lutherstadt Eisleben, durch den durch die Innenstadt führenden Schwerlastverkehr in zunehmendem Maße mit Senkungserscheinungen zu rechnen ist?

Wenn ja, welche Maßnahmen zum Schutz von Menschen und Gebäuden sind vorgesehen?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

9. Sind der Bundesregierung die Gründe für den verschobenen Baubeginn der Nord-Ost-Tangente der Lutherstadt Eisleben nach 1997 auf unbestimmte Zeit bekannt?

Wenn ja, worin liegen die Gründe für die Verschiebung des Baubeginns?

Die Bundesfernstraßenprojekte werden entsprechend ihrer Dringlichkeit in die zukünftigen Straßenbauhaushalte eingestellt. Gegenüber vielen anderen Straßenbaumaßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“ in Sachsen-Anhalt weist die Nord-Ost-Umgehung Eisleben ein relativ geringes Nutzen/Kosten-Verhältnis auf, was sich negativ auf die Dringlichkeit auswirkt und letztlich zur Verschiebung des Baubeginns zwingt.

