

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen),
Oswald Metzger, Gila Altmann (Aurich), weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

— Drucksache 13/9566 —

Diskussion um die geplante Tank- und Rastanlage Dürren im Argental (A 96)

Im Tal der Unteren Argen (Allgäu) wird vom Bund im Zuge des Ausbaus der Bundesautobahn A 96 Memmingen – Lindau die Errichtung einer Tank- und Rastanlage geplant. Diese soll in Dürren bei Kißlegg im Abschnitt Leutkirch – Dürren bei der Ausfahrt Wangen-Nord seitens der bundeseigenen Tank- und Rast AG errichtet werden.

Das gesamte Tal der Unteren Argen soll als Natur- und Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen werden; Voruntersuchungen und Grobabgrenzungen sind bereits erfolgt. Die Umweltverträglichkeitsstudie für den Autobahnabschnitt Leutkirch – Dürren aus dem stattgefundenen Anhörungsverfahren beschreibt die Empfindlichkeit der Flora und Fauna und fordert umfangreiche Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen. Die Naturschutzbehörden haben bereits im Vorfeld des neuen Anhörungsverfahrens zur Planfeststellung für die Rastanlage Dürren beträchtliche Bedenken geäußert.

Über die Naturschutzproblematik hinaus besteht jedoch kein Bedarf für eine neue Tank- und Rastanlage in Dürren:

- In nur 22 Kilometer Entfernung zu Dürren, in Altmannshofen an der Ausfahrt Aichstetten, befindet sich ein gut ausgebauter Autobahn mit Reserveflächen für LKWs. Auf diesen Autobahn darf, wie bei allen Autobahnen, an der Autobahn nicht bzw. nur einmalig mit einer Hinweistafel hingewiesen werden. Deshalb ist es absehbar, daß dieser privat gebaute und betriebene Autobahn von der neuen Rastanlage, deren Infrastruktur (Auffahrten usw.) durch den Bund gebaut wird, in seiner Existenz gefährdet wird.
- Außer dem Autobahn gibt es eine weitere Raststätte – „Illertal“ – in nur 52 Kilometern Entfernung zu Dürren an der A 7. Aus Richtung München befindet sich die nächste Raststätte im Bereich der Lechquerung („Lechwiesen“), so daß von Osten über München kommende Autofahrer schon heute in günstiger Entfernung hinter München eine Raststätte vorfinden.

Als Alternative zum vorgesehenen Standort Dürren bietet es sich an, im Bereich der deutsch-österreichischen Grenze die Grenzanlagen Lindau/Hörbranz zu nutzen, die nach dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union bzw. zum Schengener Abkommen wegen des Wegfallens der Grenzkontrollen für eine Rastanlage zur Verfügung stehen. Die entsprechende Verfügbarkeit der Grenzanlagen für eine Umnutzung als Raststätte wurde im Rahmen der Zollverhandlungen bestätigt. Die

Fläche ist dort bereits versiegelt, und es bestehen Auffahrten. Sowohl im Interesse des Umweltschutzes als auch in finanzieller Hinsicht ist dieser Standort attraktiver als Dürren.

Dieser Rastplatz kann auch den zur Zeit auf österreichischer Seite geplanten Rastplatz in Hohenems/Vorarlberg ersetzen. Dieser Standort ist aus ökologischer Sicht ebenfalls sehr problematisch. Durch die Lösung Lindau/Hörbranz könnten also sowohl in Deutschland als auch in Österreich ökologisch bedenkliche Projekte verhindert und Steuergelder eingespart werden.

Ungeachtet dieser Alternative und der Naturschutzproblematik im Unteren Argental scheint man sich darauf festgelegt zu haben, mit dem Bau der Rastanlage in Dürren nur diesen Standort in das neue Anhörungsverfahren einzubringen. Es liegt daher nahe, in Ermangelung sachlicher Argumente den Grund für die Festlegung auf nur einen Standort in persönlichen Beziehungen zu suchen. So erregt vor Ort einiges Aufsehen,

- daß der Antragsteller für die Errichtung der Tank- und Rastanlage Dürren gleichzeitig Oberbürgermeister des benachbarten Wangen und Mitglied des Vorstandes einer Stiftung ist, die das Grundstück für die Rastanlage zur Verfügung stellt;
- daß die IHK Ravensburg für die neue Rastanlage wirbt, auch wenn dieser Bau bedeutet, daß der Autohof Altmannshofen schließen und seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entlassen muß;
- daß der Vorsitzende der IHK Ravensburg inzwischen Staatssekretär im Umwelt- und Verkehrsministerium in Baden-Württemberg geworden ist, das den Standort der Rastanlage ebenfalls favorisiert.

1. a) Aus welchem Grund wurde der Autobahnabschnitt der A 96 von Leutkirch bis Dürren in zwei Bauabschnitte eingeteilt (Leutkirch – Gebrazhofen, Gebrazhofen – Dürren)?

Das Planfeststellungsverfahren für die A 96 im Abschnitt Leutkirch-Dürren wurde 1993 eingeleitet. Die Planfeststellungsbehörde hat nach Durchführung des Anhörungsverfahrens und des Erörterungstermins 1994 zwei Teilabschnitte gebildet. Maßgebend hierfür war die unterschiedliche Entscheidungsreife beider Abschnitte und ihre Verkehrswirksamkeit. Für den nördlichen Teilabschnitt wurde der Planfeststellungsbeschuß 1995 erlassen; der südliche Abschnitt wird umgeplant.

- b) Ist für den noch anhängigen Abschnitt II Gebrazhofen – Dürren bereits ein neues Anhörungsverfahren eröffnet worden, und wird das Projekt Dürren hierin eingebbracht?

Die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg erstellt als Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen zur Zeit die Genehmigungs- und Planfeststellungsunterlagen insbesondere im Bereich Waltershofen sowie für die Planergänzung einer Tank- und Rastanlage bei Dürren („Argental“) und beabsichtigt, diese in das laufende Verfahren einzubringen.

- c) Wann ist der geplante Baubeginn für die beiden genannten Abschnitte?

Der erste Abschnitt befindet sich bereits im Bau; der Baubeginn des zweiten Abschnitts hängt vom Abschluß des laufenden Planfeststellungsverfahrens sowie von der Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel ab.

2. a) Welche Bedenken und Schwierigkeiten sieht die Bundesregierung bezüglich des Natur- und Landschaftsschutzes im Unteren Argental bei der Verwirklichung des geplanten Standortes der

- Tank- und Rastanlage Dürren, und wie bewertet sie diese Probleme?
- b) Wie sollen diese Bedenken und Schwierigkeiten ausgeräumt werden?

Das Untere Argental besitzt als Landschaftsraum besondere Strukturen. Daraus ergeben sich Konflikte im Landschaftsbild (Einbindung der Anlage in den engen Talraum), im Bereich der Grundwasserböden sowie in den artenreichen, strukturierten Hangwäldern mit wertvollen Insektenpopulationen, die durch die Ausleuchtung der Anlage bei Nacht beeinträchtigt werden.

Diese Konfliktsituation erfordert ein ausgewogenes Maßnahmenkonzept, um die Eingriffe in Natur und Landschaft gemäß § 8 BNatSchG zu kompensieren. Dieses Maßnahmenkonzept wird im Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgearbeitet. Neben den technisch realisierbaren Vermeidungsmaßnahmen, wie die Begrenzung des Baufensters für die Hochbauten, die Festschreibung der Lichtpunktthöhe und die Wahl der Lampentypen sind umfangreiche Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen vorgesehen. Dies sind zum Beispiel eine Abpflanzung der Anlage sowie die Schaffung von Gehölzstrukturen im Umfeld der Anlage.

3. Welche Kosten entstehen für den Bund durch den Neubau in Dürren im Rahmen der Tank- und Rast AG (Auffahrten, Brücken, Parkplätze etc.)?

Die Baukosten werden nach dem derzeitigen Planungsstand für die Verkehrsanlage auf ca. 5 Mio. DM und für das Brückenbauwerk auf ca. 1,5 Mio. DM geschätzt.

4. a) Soll das für die Tank- und Rastanlage benötigte Grundstück in Dürren der bisherigen Eigentümerin einer Stiftung, abgekauft werden?

Es ist beabsichtigt, nach erfolgter Planfeststellung für den betroffenen Streckenabschnitt und die Tank- und Rastanlage Argental das für die Anlage benötigte Grundstück von der derzeitigen Eigentümerin, der Oskar-Farny-Stiftung, zu erwerben.

- b) Steht darüber hinaus diese Stiftung als Betreiber zur Diskussion?

Es ist vorgesehen, die Konzession für den Bau und den Betrieb der geplanten Nebenbetriebe (Tankstelle, Raststätte) nach erfolgter Planfeststellung zu erteilen. Die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg nimmt an, daß sich auch die Oskar-Farny-Stiftung – möglicherweise im Rahmen einer Bietergemeinschaft – um die Konzession bewerben wird.

5. Werden im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der A 96 außer Dürren weitere realisierbare Standorte in Betracht gezogen?

Im Hinblick auf das Planfeststellungsverfahren wurde von der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg eine landschaftsökologische Untersuchung vergeben, die als alternative Standorte

die bestehenden Rastplätze „Humbrecht“ und „Ettensweiler“ südlich von Wangen, einen Standort bei Waltershofen („Bilger“) und einen Standort bei Weißensberg einbezieht.

6. a) Gehörte dazu die Umwandlung der heutigen Grenzanlage Lindau/Hörbranz?
- b) Welche Rolle spielte bei der weiteren Berücksichtigung bzw. Nichtberücksichtigung die Tatsache, daß die eigentlichen Grenzanlagen bereits auf österreichischem Staatsgebiet liegen?

Nein. Das deutsche Planungsrecht gilt nicht für Projekte, die auf dem Hoheitsgebiet der Republik Österreich realisiert werden sollen.

- c) Sind im Auftrag der Bundesregierung mit den österreichischen Behörden in dieser Sache konkrete Verhandlungen geführt worden? Wenn nein, warum nicht?
- d) Warum wurde dem Vernehmen nach die österreichische Seite nur gebeten, auf Hörbranz zu verzichten, „wenn dies nicht zwingend erforderlich ist“?

Die Bundesregierung hat sich auf Vorschlag des Landes Baden-Württemberg für den Standort Argental entschieden, da dieser Standort gegenüber Hörbranz deutlich bessere Voraussetzungen bietet. Nachteilig bei Hörbranz gegenüber Argental sind insbesondere die größeren Abstände zu den nachfolgenden Rastanlagen Illertal (A 7) und Lechwiesen (A 96), die deutlich über den erwünschten Regelabständen von 50 bis 60 km liegen würden. Zudem könnte Hörbranz den (beträchtlichen) Ziel- und Quellverkehr des Bodenseegebietes und des Allgäus nicht bedienen. Auch würden auf deutscher Seite keine neuen Arbeitsplätze entstehen.

Die Republik Österreich wurde über diese Entscheidung informiert. Sie hat sich für einen Standort bei Hohenems entschieden. Nach Kenntnis der Bundesregierung ist die Entscheidung für Hohenems auf der Grundlage ebenso sorgfältiger Analysen und Abwägungen gefallen wie im Falle Argental. Für Verhandlungen oder irgend welche Bitten an die Republik Österreich bestand kein Anlaß.

- e) Wie definitiv ist die angeblich in Vorarlberg seitens der dortigen Landesregierung gefällte Entscheidung für eine Raststätte in Hohenems?
- f) Wird – nach Kenntnis der Bundesregierung – Österreich auf den Standort Hörbranz zurückgreifen, falls der Standort Hohenems abermals vor dem österreichischen Bundesverwaltungsgericht, wie schon 1995, scheitern sollte?

Wie die Republik Österreich mitgeteilt hat, ist die Entscheidung für Hohenems in Abstimmung mit der Vorarlberger Landesregierung getroffen worden. Die Ausschreibung für die Errichtung und den Betrieb der „Raststation“ ist inzwischen abgeschlossen, so daß mit der Vergabe der Konzession in den nächsten Wochen zu rechnen ist.

- g) Wie sollen künftig die versiegelten und verbauten Flächen an der deutsch-österreichischen Grenze (ehemalige Zollanlage Lindau/Hörbranz) genutzt werden, und ist es geplant, diese Flächen zu „entsiegeln“, während gleichzeitig in wenigen Kilometern Entfernung, in Dürren und in Hohenems, neue Flächen versiegelt werden, die eigentlich aus Naturschutzgründen zu erhalten wären?

Die Republik Österreich hat hierzu mitgeteilt, daß die Autobahnen- und Schnellstraßenfinanzierungs AG beauftragt wurde, ein Konzept für eine sinnvolle Nachnutzung der Grenzanlagen zu erstellen. Die AG ist nach Inkrafttreten des Österreichischen Infrastrukturgesetzes 1997 für Planung, Bau und Erhaltung der Autobahnen zuständig.

7. Wie kann es die Bundesregierung erklären, daß man in Österreich mit Berufung auf offizielle deutsche Quellen bzw. Ministerien immer davon ausging, daß das Projekt Dürren bereits gesichert sei und man sich aus Wirtschaftlichkeitsgründen daher für Hohenems entscheiden müsse?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, daß von österreichischer Seite davon ausgegangen wurde, daß das Projekt Argental bereits gesichert sei. In der Regel sind die Planungsmodalitäten des jeweils anderen Landes bei Projekten mit grenzübergreifender Bedeutung den zuständigen Behörden durchaus bekannt.

8. Kann die Bundesregierung ausschließen, daß die im Einführungstext erwähnten persönlichen Gegebenheiten für die Berücksichtigung des Standortes Dürren von Bedeutung waren, und wie will sie dem nachteiligen Eindruck möglicher persönlicher Beziehungen in der Öffentlichkeit entgegenwirken?

Ja. Die Entscheidung für Argental erfolgte allein nach sachlichen Kriterien (vergleiche Fragen 6 c und 6 d). Schon von der über zehn Jahre andauernden, erfolglosen Standortsuche her sind Mutmaßungen, daß bei der Standortwahl Privatinteressen eine Rolle gespielt haben könnten, gegenstandslos und nicht nachvollziehbar.

Im übrigen hält die Bundesregierung Befürchtungen, daß der Autohof Altmannshofen schließen müßte, nicht für gerechtfertigt. Wie zahlreiche Beispiele zeigen, können Nebenbetriebe und Autohöfe im Rahmen ihrer differenzierten Angebote durchaus nebeneinander lebensfähig und wirtschaftlich erfolgreich sein. Wenn es hierzu besonderer Anstrengungen der Betreiber bedarf, so ist dies im Interesse der Verkehrsteilnehmer zu begrüßen.

9. a) Plant das Landesamt für Straßenwesen im Auftrag des Bundes für den Fall, daß in Dürren wider Erwarten doch keine Rastanlage gebaut werden soll, einen Rastplatz mit Toiletten bei Waltershofen, weil angeblich LKW-Parkplätze in diesem Bereich erforderlich sind?

Das laufende Planfeststellungsverfahren beinhaltet eine unbewirtschaftete Rastanlage mit WC bei Waltershofen. Diese soll aufgegeben werden bei Verwirklichung der Tank- und Rastanlage Argental.

- b) Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, daß in Hörlbranz an der deutsch-österreichischen Grenze ca. 25 % mehr versiegelte Fläche zur Verfügung stehen, als für eine Tank- und Rastanlage benötigt werden, und es zusätzlich im Autohof Altmannshofen ausreichende Reserveflächen gibt?

Vergleiche Fragen 6 c, d und g).

10. a) Welche Unterschiede – und warum – macht die Bundesregierung zwischen Tank- und Rastanlagen an der Autobahn einerseits und Autohöfen – mit gleichem Angebot – nahe der Autobahn andererseits?

Die Bundesautobahnen würden ihrer Bedeutung als Schnellstraßen für den Fernverkehr nicht gerecht werden, wenn die Verkehrsteilnehmer sie beispielsweise zum Betanken ihrer Fahrzeuge, zum Einnehmen von Mahlzeiten oder auch nur zum Aufsuchen eines WC verlassen müßten. Hiergegen sprechen nicht nur Gründe der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, sondern auch des Umweltschutzes (Vermeidung von Umwegen). Die Bundesautobahnen werden daher schon seit Beginn des Autobahnbaus mit Tank- und Rastanlagen (Nebenbetrieben) ausgestattet. Diese sind gemäß Bundesfernstraßengesetz Bestandteil der Bundesautobahnen.

Autobahnnahe Autohöfe sind dagegen rein privatwirtschaftliche Einrichtungen, auf deren Anordnung und dauerhaften Betrieb der Bund keinen Einfluß hat. Sie sind geeignet, die Rastanlagen an den Bundesautobahnen im Hinblick auf die gemäß EWG-Verordnung Nr. 3820/85 für Berufskraftfahrer vorgeschriebenen täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten (lange Pausen) zu ergänzen, da die für die Ruhezeiten der Berufskraftfahrer benötigten hohen Parkplatzzahlen an der Autobahn nur eingeschränkt zur Verfügung stehen. Dem wird bereits durch die 1994 eingeführte Beschilderungsmöglichkeit für Autohöfe angemessen Rechnung getragen.

- b) Wieso scheinen Sicherheitsprobleme – das Verlassen der Autobahn bei einem Autohof – so bedeutsam, obwohl es zahlreiche Autobahnraststätten gibt, die mit Ein- und Ausfahrten kombiniert sind und gerade dadurch einiges Gefahrenpotential bieten?

Beide Fälle sind nicht miteinander vergleichbar, da bei einer baulichen Verknüpfung von Tank- und Rastanlagen und Anschlußstellen von der Autobahn nicht in das nachgeordnete Straßennetz abgefahren werden muß. Soweit in diesen Fällen besondere Gefahrenpotentiale bestehen sollten, werden diese im Rahmen der örtlichen Möglichkeiten beseitigt.

- c) Können grundsätzlich alle Nebenanlagen der Tank- und Rast AG in Deutschland ohne Verlassen der Autobahn erreicht werden?
Wenn nicht, warum ist dann dort die Verkehrssicherheit gewährleistet, während sie den Autohöfen abgesprochen wird?

Ja. Die wenigen Ausnahmefälle sind durch besondere örtliche Voraussetzungen entstanden und werden nach Möglichkeit nach und nach zurückgeführt.

- d) Warum schätzt die Bundesregierung die Gefährdung des Verkehrs durch LKWs und Omnibusse, welche die Autobahn verlassen und einen Autohof anfahren, geringer ein als die Gefährdung, die durch PKWs beim Anfahren eines Autohofs auftreten würden?

Nach Einschätzung der Bundesregierung ist die zusätzliche Gefährdung beim Abfahren von der Autobahn hin zu Autohöfen bei

allen Fahrzeugen gegeben und nur bei den langen Ruhepausen der Berufskraftfahrer zu vertreten, zumal Autohöfe in der Regel durch ihre von der Autobahn entferntere Lage dem Ruhebedürfnis der Berufskraftfahrer besser entsprechen können als die Rastanlagen an der Autobahn.

- e) Wie hoch ist der Anteil der Privatreisenden, welche die Einrichtungen der Autohöfe nutzen?
Ist es richtig, daß dieser Anteil bei einigen Autohöfen während der Urlauberreisewellen auf über 70 % ansteigt?

Hierüber liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

- f) Mit welcher Begründung gestattet es der Bund – mit Ausnahmen – nicht, daß längs der Autobahn auf Autohöfen mit Hinweistafeln hingewiesen werden kann, und zwar in ähnlicher Weise, wie dies auch bei Raststätten geschieht?

Das Hinweisschild auf Autohöfe ist kein Bestandteil der Straßenverkehrs-Ordnung, sondern gemeinsam mit Kriterien für seine Aufstellung im Einvernehmen mit den für den Straßenverkehr und die Verkehrspolizei zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekanntgegeben worden. Die für die Anordnung des Hinweisschildes allein zuständigen Behörden der Länder ordnen das Hinweisschild in der Regel 500 bis max. 1 000 m vor der Ankündigungstafel für die Anschlußstelle auf der rechten Fahrbahnseite an. Der Bundesregierung stehen insoweit weder Weisungs- noch Eingriffsrechte zu.

Wollte man eine andere Form der Anordnung des Hinweisschildes zulassen, erforderte dies eine entsprechende einvernehmliche Regelung mit den zuständigen obersten Landesbehörden; bei Einstellung zusätzlicher Bestimmungen in die StVO wäre die Zustimmung der Mehrheit der Bundesländer im Bundesrat erforderlich.

- g) Welche konkreten Ausnahmen bzw. abweichenden Regelungen gibt es für die Ausschilderung von Autohöfen in einzelnen Bundesländern, und geht von ihnen möglicherweise ein größeres Gefahrenrisiko aus?

Nach Kenntnis der Bundesregierung erfolgt die Anordnung des Hinweisschildes auf Autohöfe entsprechend den bekanntgegebenen Kriterien für die Aufstellung. Einige Bundesländer ordnen dabei zusätzlich zum Hinweisschild Zeichen mit Sinnbildern über den Leistungsumfang des Autohofes an. Entsprechende Hinweiszeichen sind Bestandteil der StVO und können damit zusätzlich zum Autohof-Hinweiszeichen gezeigt werden. Ob in einzelnen Bundesländern das Autohof-Hinweisschild auf einen Autohof auf eine Richtungsfahrbahn mehrfach gezeigt wird, ist der Bundesregierung nicht bekannt.

11. a) Welchen Einfluß hat die geplante Privatisierung und Börseneinführung der Tank- und Rast AG auf die Standortentscheidung an der A 96?

Keinen.

- b) Hat die geplante Privatisierung einen Einfluß auf die Möglichkeit besserer Information seitens der Autohöfe?

Ein solcher Einfluß ist nicht erkennbar.

- c) Wenn nein: Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß es sich um eine Wettbewerbsverzerrung handelt?

Die Bundesregierung ist nicht der Auffassung, daß es sich bei der unterschiedlichen Ausschilderung von Nebenbetrieben und Autohöfen um eine Wettbewerbsverzerrung handelt. Aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Steuerung des Verkehrsflusses und zur Entlastung des nachgeordneten Netzes sollen Verkehrsteilnehmer auf Bundesautobahnen die Möglichkeit haben, dort zu tanken und zu rasten, ohne die Autobahn verlassen zu müssen. Dazu dienen nach den geltenden Regelungen des Bundesfernstraßengesetzes ausschließlich die Nebenbetriebe an Bundesautobahnen. Um Autofahrern die Orientierung im Hinblick auf Nebenbetriebe zu erleichtern, werden diese amtlich beschildert.

Im Gegensatz dazu ist es nicht Aufgabe der amtlichen Beschilderung auf Autobahnen, auf Gewerbebetriebe – dies sind auch Autohöfe – außerhalb des Autobahnnetzes hinzuweisen. Dies würde eine nach Bundesfernstraßengesetz verbotene Form der Werbung für diese Betriebe darstellen. Ausnahmen können nur dort gemacht werden, wo sie u. a. aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich sind. Dies ist der Fall, wenn Autohöfe bestimmte strenge Anforderungen erfüllen (Entfernung weniger als 1 km von der Autobahn, Erreichbarkeit auch für den Schwerlastverkehr, keine Durchquerung von Wohn- oder ähnlichen schutzwürdigen Gebieten, mindestens 50 bzw. 100 Lkw-Parkplätze entsprechend der Auslastung der Autobahn), da auf diese Weise sichergestellt werden kann, daß Lkw-Fahrer die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten einhalten können.

12. Schließt sich die Bundesregierung der Auffassung an, daß angesichts der jetzt endgültig fallenden Grenze zwischen Deutschland und Österreich eine gemeinsame, staatenübergreifende Planung, die auch die Standorte von Autobahnraststätten einbezieht, sinnvoll und erstrebenswert wäre und die bisherigen Planungen vor diesem Hintergrund zu überprüfen sind?

Die Bundesregierung hält entsprechende Abstimmungen zwischen den Nachbarländern grundsätzlich für sinnvoll und praktiziert diese bereits. Planungen sind nur insoweit zu überprüfen, als sich neue Aspekte ergeben. Diese sind im Falle Hörbranz nicht erkennbar.