

Kleine Anfrage
des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN

Raumordnungsverfahren und Planung der A 94 München–Mühldorf–Simbach

Der Bundesverkehrsminister hat für die geplante Autobahn A 94 München–Simbach im Abschnitt Forstinning–Ampfing die § 16 (FStrG)-Linie, Trasse Dorfen durch das Isental, bestimmt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche konkreten Gründe waren ausschlaggebend, dieser Isentaltrasse den Vorzug vor anderen Alternativtrassen zu geben?
2. Wie erklärt die Bundesregierung den Widerspruch dieser Trassierungswahl mit früheren Aussagen des Bundesverkehrsministeriums, insbesondere zu der im BMV-Schreiben vom 31. Dezember 1982 getroffenen Feststellung: „Das Bundesverkehrsministerium konnte sich dieser Beurteilung nicht anschließen und hat der Trasse Forstinning–Dorfen–Ampfing (Isentaltrasse) nicht zugestimmt.“?
3. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung seit Ablehnung der Raumordnungstrasse im Juni 1981 ergriffen, um auf die Regierung von Oberbayern einzuwirken, damit die Planung der sog. Wahltrasse Anzing–Haag des Raumordnungsverfahrens weiterverfolgt wird bzw. die Planungen der Trasse Dorfen aufgegeben wird?
4. Wie beurteilt die Bundesregierung den Tatbestand, daß die oberste Straßenbaubehörde für das Linienbestimmungsverfahren eine neue um 99 Mio. DM teurere Wahltrasse als „Scheinalternative“ aufgebaut hat?
5. Hat die Bundesregierung die Petition des Kreistages Erding zur Kenntnis genommen, und welchen Einfluß hat diese auf die weitere Planung?
6. Ist die Bundesregierung bereit, nicht zuletzt aufgrund der vehement ablehnenden Haltung der betroffenen Gemeinden und des Kreises Erding, ihre Position zu überdenken und die Linienbestimmung zu ändern? Wenn nein, wie will die Bundesregierung gegen den (auch juristischen) Widerstand der Gemeinden, insbesondere Buch a. Buchrein und Dorfen, die z. Z. vorgesehene Trassierung durchsetzen?

7. Bereits im Raumordnungsverfahren stellte der Bundesminister für Verkehr in einem Schreiben vom 12. Juni 1981 fest, daß die Isentaltrasse in bisher unberührte Landschaft eindeutig gravierend eingreife.
Wie beurteilt die Bundesregierung heute den Eingriff in die Landschaft und den Naturhaushalt?
8. Mit welchen konkreten Schäden durch den Bau der geplanten A 94 muß
a) im Abschnitt Forstinning–Ampfing,
b) von München bis Simbach
gerechnet werden?
9. Wie bewertet die Bundesregierung im Vergleich dazu die ökologischen Schäden aufgrund
a) einer Wahltrasse Anzing–Haag,
b) des Baus einer zweispurigen Bundesstraße auf der Haager Trasse,
c) des Ausbaus der bestehenden B 12,
d) einer Nullvariante infolge der Baumaßnahmen bzw. des Betriebs zwischen München und Simbach?
10. Wie hoch sind die Kosten für die in Frage 9 a) bis 9 d) angeführten Maßnahmen?
11. Von seiten des Bundesverkehrsministeriums sind bis Ende 1983 nicht nur umweltpolitische Bedenken gegen die jetzige § 16-Linie geäußert worden. So teilte das BMV am 12. Juni 1981 mit, es werden keine nennenswerten Siedlungsgebiete erfaßt, die nach einer autobahnähnlichen Anbindung verlangten.
Bleibt die Bundesregierung bei dieser Ansicht? Wenn nein, wie beurteilt die Bundesregierung heute die Erschließungsfunktion
a) der Trasse Dorfen,
b) der in Frage 9 a) bis c) aufgelisteten Alternativen für den Bereich München-Simbach?
12. Welchen Einfluß auf die weitere Projektierung der A 94 hat die Tatsache, daß die geplante A 94 als Sackautobahn an der österreichischen Grenze enden würde, da auf österreichischer Seite keine Autobahn geplant ist bzw. der Bau einer Schnellstraße nicht vor dem Jahre 2010 beginnen würde?
13. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß die planfestgestellte B 12 neu westlich Simbach von allen Wahltrassen den quantitativ und qualitativ größten Naturverbrauch bedeutet, am teuersten ist und die längste Bauzeit hat?

Bonn, den 25. September 1984

Drabiniok
Schoppe, Dr. Vollmer und Fraktion