

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/2034 —

Raumordnungsverfahren und Planung der A 94 München–Mühldorf–Simbach

*Der Bundesminister für Verkehr – StB 23/40.25.72.0094/23042 Vm
84 II – hat mit Schreiben vom 8. November 1984 die Kleine
Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

Allgemeines

Das Raumordnungsverfahren gemäß Artikel 23 Abs. 3 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes wird von der jeweils zuständigen Höheren Landesplanungsbehörde des Freistaates Bayern durchgeführt; die Bundesregierung ist an diesem Verfahren nicht beteiligt.

Bei der Beantwortung der vorliegenden Kleinen Anfrage kann zu dem Raumordnungsverfahren nur insoweit Stellung genommen werden, als seine Ergebnisse der abschließenden landesplanerischen Beurteilung vom 7. Juli 1980 entnommen werden können und für die Bestimmung der Linie der A 94 gemäß § 16 Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz maßgebend waren.

1. Welche konkreten Gründe waren ausschlaggebend, dieser Isentaltrasse den Vorzug vor anderen Alternativtrassen zu geben?

In dem Raumordnungsverfahren für die Linienführung der A 94 im Abschnitt Forstinning–Ampfing wurden zwei konkret definierte Alternativtrassen diskutiert und mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen einander gegenübergestellt.

Die Würdigung aller wichtigen Argumente machte deutlich, daß beide Trassen als grundsätzlich problematisch angesehen werden müssen, weil nach der Beurteilung des landesplanerischen Gut-

achtens in beiden Fällen von nachhaltigen Eingriffen in die Landschaftsstruktur ausgegangen werden muß. Die Abwägung aller Gesichtspunkte zeigte unter Beachtung der zu berücksichtigenden Grundsätze der Raumordnung und Ziele der Landesplanung, daß die für die Raumordnungstrasse bzw. gegen die Wahltrasse sprechenden Argumente letztlich schwerer wogen.

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.“?

Das Bundesverkehrsministerium konnte sich nach dem Ergebnis des Raumordnungsverfahrens zunächst noch nicht entscheiden und hat vor seiner Entscheidung im Linienbestimmungsverfahren gemäß § 16 des Bundesfernstraßengesetzes die bayerische Straßenbauverwaltung um ergänzende Untersuchungen gebeten.

Das Ergebnis dieser Untersuchungen bestätigte im wesentlichen die Folgerungen der landesplanerischen Beurteilung und hat dann dazu geführt, die Raumordnungstrasse gemäß § 16 FStrG zu bestimmen.

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?

Die Bundesfernstraßen werden von den Bundesländern in Auftragsverwaltung für den Bund gemäß Artikel 90 Abs. 2 GG geplant und gebaut. Die Bundesregierung kann daher auf eine Mittelbehörde des Landes nicht unmittelbar einwirken.

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?

Die in der Frage liegende Unterstellung einer „Scheinalternative“ wird zurückgewiesen.

Die angesprochene Kostendifferenz ergibt sich vor allem dadurch, daß die im landesplanerischen Gutachten erwähnten Daten für die Wahltrasse einen rd. 9,5 km langen Abschnitt der bereits früher raumgeordneten A 93 unberücksichtigt ließen, über den die Wahltrasse im Versatz zur Raumordnungstrasse zurückgeführt wurde.

Dieser sachliche Fehler wurde bei der vom Bundesverkehrsministerium erbetenen ergänzenden Untersuchung behoben; es wurde in der Gegenüberstellung nun die gesamte Wahltrasse berücksichtigt, die damit um rd. 100 Mio. DM teurer wird.

5. Hat die Bundesregierung die Petition des Kreistages Erding zur Kenntnis genommen, und welchen Einfluß hat diese auf die weitere Planung?

Die Petition des Kreistages Erding ist der Bundesregierung bekannt; das Bundesverkehrsministerium hat zu der Petition am 15. August 1984 gegenüber dem Petitionsausschuß des Deutschen Bundestages Stellung genommen.

Die weitere Planung der A 94 orientiert sich an dem Ergebnis des positiv abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens bzw. der Linienbestimmung gemäß § 16 FStrG.

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?

Die Bundesregierung sieht keinen Anlaß, die sachliche Objektivität der im Raumordnungsverfahren bzw. bei der Linienbestimmung vorgenommenen Abwägungen in Frage zu stellen.

Die planungsrechtliche Durchsetzung der Raumordnungstrasse bleibt dem Planfeststellungsverfahren vorbehalten.

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?

Hierzu siehe Antwort zu Frage 1.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird letztlich darüber befunden, ob die Eingriffe in Landschaft und Naturhaushalt vermeidbar sind oder nach Art und Umfang angemessen ausgeglichen werden können.

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?

Eine Auflistung „konkreter Schäden“ durch den Bau einer Teilstrecke der A 94 bzw. der Gesamtstrecke ist der Bundesregierung nicht möglich.

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?

Die zum Raumordnungsverfahren bzw. zur Linienbestimmung durchgeführte vergleichende Untersuchung zeigt, daß die Wahltrasse Haag hinsichtlich der Inanspruchnahme von Waldflächen bzw. der Durchquerung von Landschaftsschutzgebieten ungünstiger zu beurteilen ist als die Raumordnungstrasse.

Im übrigen verweise ich auf die Antworten zu den Fragen 1 und 7.

Durch den Neubau oder Ausbau einer zweistreifigen Bundesstraße oder einer „Nullvariante“ wird das Planungsziel nicht erreicht.

10. Wie hoch sind die Kosten für die in Frage 9 a) bis 9 d) angeführten Maßnahmen?

Der Bau der A 94 auf der Wahltrasse Haag wurde auf Gesamtkosten von 292 Mio. DM geschätzt. Für die in Frage 9 erwähnten weiteren „Alternativen“ liegen keine Schätzungen vor (siehe Antwort zu Frage 9).

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 autobahnmäßigen 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?

Ungeachtet der Beurteilung der Erschließungsfunktion wurde die Raumordnungstrasse bei der Abwägung wegen einer Vielzahl

von Einzelaspekten als die letztlich geeignetere Trasse beurteilt (siehe auch Antwort zu Frage 1).

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?

Die A 94 ist primär nicht als internationale Verbindung nach Österreich, sondern als Anbindungs- und Erschließungsautobahn für den südostbayerischen Industrieraum konzipiert. Gemäß Stufe I des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen endet der zweibahnige Bau der A 94 zunächst auch bei der Anbindung der B 20 nördlich von Burghausen.

Die in Stufe I zunächst vorgesehene einbahnige Weiterführung der A 94 ist mit dem Nachbarland Österreich abgestimmt; die Verknüpfung mit dem österreichischen Fernstraßennetz erfolgt bereits heute über die neue Innbrücke im Zuge der B 340.

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?

Die Bundesregierung kann den in Frage 13 unterstellten Sachverhalt nicht bestätigen.

