

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/2035 —

Planung der A 95 Eschenlohe—Garmisch-Partenkirchen

*Der Bundesminister für Verkehr – StB 23/40.25.72.0095/23041
Vm 84 II – hat mit Schreiben vom 8. November 1984 die Kleine
Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

1. Mit welcher zeitlichen Realisierung rechnet die Bundesregierung für
 - a) den Bau der A 95 Eschenlohe—Garmisch-Partenkirchen,
 - b) für die Fertigstellung der Umgehungsstraßen Garmisch-Partenkirchen?

Sowohl die A 95 Eschenlohe—Garmisch-Partenkirchen als auch die Ortsumgehungen Garmisch-Partenkirchen im Zuge der Bundesstraßen 2 und 23 sind im Fünfjahresplan 1981 bis 1985 in Baustufe I b enthalten, d. h. Baubeginn nach 1990. Maßgebend für diese Einstufung war vor allem der Stand der planungsrechtlichen Vorbereitung.

2. Wird zur Fortschreibung des Bedarfsplanes eine gesamtwirtschaftliche Bewertung und ökologische Risikountersuchung zur A 95 durchgeführt?

Bei der Überprüfung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen wird für die Teilstrecke Eschenlohe—Garmisch-Partenkirchen der A 95 eine gesamtwirtschaftliche Bewertung durchgeführt. Diese Bewertung wird durch eine regionalpolitische und eine ökologische Beurteilung ergänzt.

Im Planfeststellungsverfahren werden die ökologischen Risiken im einzelnen nochmals eingehend und sorgfältig überprüft.

Planfeststellungsbehörde ist im vorliegenden Fall die Regierung von Oberbayern in München.

3. Sind weitere Straßenbaumaßnahmen beabsichtigt, wenn Österreich aufgrund dieser Autobahn den Zirler Berg und/oder die Strecke Imst–Lermoos ausbaut?

Nein.

4. a) Wieviel Prozent des Durchgangsverkehrs glaubt die Bundesregierung durch eine Autobahn A 95 aus dem Ort ziehen zu können?
b) Wie hoch veranschlagt die Bundesregierung den Wert einer völligen Beseitigung jedes Durchgangsverkehrs durch einen Ortstunnel Farchant?

Die Bundesregierung geht davon aus, daß die Ortsdurchfahrt Farchant sowohl mit dem Bau der A 95 als Ostumgehung als auch mit einer vierstreifig im Tunnel geführten Variante vom gesamten ungebrochenen Durchgangsverkehr (DTV 1982 rd. 20 000 Kfz/24 h) entlastet werden kann. Im Hinblick auf diesen Entlastungseffekt sind die beiden Varianten gleichwertig.

5. Wie hoch werden die Kosten der Autobahn A 95 Eschenlohe–Garmisch-Partenkirchen veranschlagt
- a) für die Strecke Vestbühl–Oberau mit detaillierter Angabe der Kosten einer etwaigen Verlegung der Loisach,
 - b) für die Umgehung Oberaus,
 - c) für die Strecke Oberau–Farchant,
 - d) für den Doppeltunnel östlich von Farchant,
 - e) für die „Spange“ vom Autobahnende bis zum Beginn der geplanten Umgehungsstraße für Garmisch-Partenkirchen am Kramer?

Für die in Frage 5 genannten Teilabschnitte sind folgende Kosten veranschlagt:

- a) rd. 44 Mio. DM, davon rd. 5,4 Mio. DM für Loisach-Verlegungen;
- b) rd. 70 Mio. DM, davon rd. 10,6 Mio. DM für die Anschlußstelle Oberau;
- c)+d): bis Ende A 95 rd. 109 Mio. DM, davon rd. 45 Mio. DM für Tunnel und rd. 6,9 Mio. DM für Anschluß B 2;
- e) rd. 10 Mio. DM.

6. Mit welcher Summe wird der Verbrauch von Boden, die Landschaftszerstörung, die Vernichtung von Lebensräumen für bedrohte Arten, die Beeinträchtigung des Fremdenverkehrs und der Erholungsfunktion in diesen Gesamtkosten veranschlagt?

Die Kosten, die der Baulastträger zur landschaftsgerechten Gestaltung der A 95 sowie für sonstige Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen zu tragen hat, werden – einschließlich des Tunnels bei Farchant – auf rd. 56 Mio. DM veranschlagt. Die in Frage 6 angesprochenen Kosten (Verbrauch von Boden etc.) lassen sich im Sinne der Fragestellung noch nicht monetarisieren.

7. Wie hoch werden im Vergleich dazu die Kosten eines vierspurigen Ausbaus der B 2 samt einer Nebenstraße für Radfahrer und landwirtschaftliche Fahrzeuge veranschlagt, insbesondere
- a) für die Strecke Vestbühl–Oberau mit genauen Angaben der Kosten einer etwaigen Verlegung der Loisach oder einer Galeriebauweise im Bereich der Felswände am „Hängenden Stein“,
 - b) für die Überquerung der Bahnlinie nördlich und südlich von Oberau,
 - c) für die Umgehung Oberaus,
 - d) zwischen Oberau und Farchant,
 - e) für die Untertunnelung Farchants, und zwar
 - aa) für zunächst einen zweispurigen Tunnel,
 - bb) für den späteren Bau eines zweiten Tunnels unter Berücksichtigung der Stilllegung des Farchanter Bahnhofs, da die Untertunnelung von Farchant auf der Trasse der Deutschen Bundesbahn erfolgen soll?

Untersuchungen der bayerischen Straßenbauverwaltung haben für einen vierstreifigen Ausbau der B 2 (Sonderquerschnitt 22 zuzüglich Parallelweg) und für die in Frage 7 genannten Teilabschnitte folgende Kostenschätzungen ergeben:

- a) rd. 46 Mio. DM für eine von der Felswand abgesetzte Trasse, davon rd. 4,6 Mio. DM für Loisach-Verlegungen und rd. 11,3 Mio. DM für Bahnverlegung.
Galeriebauten in der steilen Felswand sind technisch und finanziell wesentlich aufwendiger.
- b) + c): rd. 76 Mio. DM, davon Bahnüberführungen rd. 13,2 Mio. DM und Anschlußstelle Oberau rd. 10,6 Mio. DM;
- d) + e): rd. 172 Mio. DM bei einem bergmännisch westlich der Bahntrasse vorgetriebenen Tunnel (mit Tunnelbaukosten von 155 Mio. DM).

8. Welche Kosten würden durch den Bau einer zweispurigen Ortsumgehung
- a) für Oberau,
 - b) für Farchant
- im Zuge der bestehenden B 23 entstehen?

Eine zweistreifige Ortsumgehung für Oberau im Zuge der B 23 wurde 1980/81 untersucht; sie war seinerzeit auf 8,6 Mio. DM

veranschlagt. Die Planung scheiterte in dem auf Landesebene durchgeführten Raumordnungsverfahren und wird deshalb auch bei der jetzt verfolgten Planung der A 95 nicht mehr berücksichtigt.

Farchant liegt nicht an der B 23; eine Entlastung wird hier für den Verkehr der B 2 durch die vorliegende Planung der A 95 gesucht (siehe auch Antwort zu Frage 4).

9. a) Welche geologischen Erkenntnisse haben die angeblich zur Untertunnelung Farchants durchgeführten Bodenuntersuchungen erbracht und
b) welche bautechnischen Konsequenzen mit welchen Kostenfolgen werden aus dieser Untersuchung gezogen?

Neun Erkundungsbohrungen entlang der Bahntrasse in Farchant haben ergeben, daß bis zu einer Tiefe von rd. 20 m mit sehr wasserdurchlässigen Kiesen zu rechnen ist. Grundwasser steht etwa 1,5 m unter Gelände an.

Aus dieser Situation ergibt sich die Notwendigkeit eines Tunnelbaus in einer durch eine Grundwasserwanne erzielten trockenen Baugrube.

Für einen Tunnelbau unter der Bahntrasse in offener Baugrube ergeben sich geschätzte Baukosten von rd. 165 Mio. DM. Für Alternativen mit bergmännischem Tunnelvortrieb wurden Kosten von rd. 155 Mio. DM (Trasse westlich der Bahn) bzw. 140 Mio. DM (Trasse östlich der Bahn) ermittelt.

10. Welche Flächen nimmt die geplante A 95
a) direkt durch Straßenfläche,
b) indirekt durch Dämme, Einschnitte, Zubringer etc.
in Anspruch?

Die befestigte Straßenfläche der A 95 wird in dem rd. 10,8 km langen Neubauabschnitt rd. 19,8 ha betragen.

Die zusätzlich für Dämme, Einschnitte, Zubringer etc., also für weitgehend begrünte Bereiche benötigten Flächen betragen rd. 42,5 ha. Diese zusätzlich in Anspruch genommenen Flächen dienen teilweise ökologischen Ausgleichsmaßnahmen bzw. werden zum Schutz des Landschaftsbildes gestaltet. Näheres wird in dem landschaftspflegerischen Begleitplan geregelt bzw. in dem bevorstehenden Planfeststellungsverfahren festgelegt.

11. Inwieweit ist die Inanspruchnahme des wertvollen Bodens durch die A 95 in Einklang zu bringen mit den Aussagen des Bodenschutzprogramms des Bundesinnenministers?
12. Wie bewertet die Bundesregierung den landschaftszerschneidenden Effekt und die Zerstörung des Landschaftsbildes durch die geplante Autobahn im Loisach-Tal?

13. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß das Loisachtal zu den letzten schützenswerten Naturlandschaften im schmalen deutschen Alpenraum gehört, und welche Konsequenzen für den Bau der A 95 werden in dieser Hinsicht aus dem Bodenschutzprogramm des Bundesinnenministers gezogen?

Ökologische Folgen

14. Im Gebiet der Trasse der geplanten A 95 kommen 34 Pflanzen der Roten Liste vor und weitere 61 Arten, die teilweise auch als gefährdet eingestuft sind; des weiteren 98 Vogelarten, davon 21 Arten der Roten Liste.

Welchen Sinn sieht die Bundesregierung darin, für aussterbende Tier- und Pflanzenarten Rote Listen anzulegen und Schutzbestimmungen zu erlassen, wenn zugleich diesen Arten der noch verbliebene Lebensraum durch derartige Straßenbauten wie die A 95 weiter zerstört wird?

Die Fragen 11 bis 14 werden wegen ihres Sachzusammenhanges zusammen beantwortet:

Die Bundesregierung räumt dem Bodenschutz ein besonderes Gewicht ein. Unabhängig von einer in Vorbereitung befindlichen Bodenschutzkonzeption werden im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren bei Planung und Durchführung öffentlicher Bauvorhaben alle von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abgewogen. Zu den öffentlichen Belangen gehören neben Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auch die Umweltbelastung der vom Verkehr betroffenen Menschen (durch Lärm und Abgase) sowie Natur, Landschaft und Boden.

Für die Planung der A 95 ergibt sich daraus folgendes:

Die zweistreifige B 2 ist außergewöhnlich stark belastet; der durchschnittliche tägliche Verkehr beträgt über 20 000 Kfz/24 Std. (vgl. Antwort zu Frage 4; an Wochenenden und in der Urlaubszeit verstärkt sich der Verkehr noch erheblich. Diese starke Belastung bringt für die Anwohner der B 2, insbesondere in den Ortsdurchfahrten Oberau und Farchant, unerträgliche Umweltbelastungen und eine ständige Gefährdung von Leben und Gesundheit mit sich. Entsprechendes gilt – wegen der häufigen Staus und schwierigen Verkehrsbedingungen – für die Menschen, die zur Erholung in dieses Alpengebiet fahren.

Diese nicht mehr hinnehmbare Situation gab nach sorgfältiger Abwägung mit den Belangen Natur, Landschaft und Boden letztlich für die Autobahn-Planung den Ausschlag. Die Bundesregierung ist sich durchaus der Tatsache bewußt, daß mit der geplanten Maßnahme ein schwerwiegender Eingriff in das Loisachtal, seine Naturlandschaften und die dort lebende Tierwelt verbunden ist. Sie ist jedoch der Auffassung, daß der Schutz der durch den Verkehr auf der B 2 schwergefährdeten und belasteten Menschen höher bewertet werden muß.

Sowohl das Raumordnungsverfahren als auch alle weiteren Planungsschritte waren und sind von dem intensiven Bemühen gekennzeichnet, Eingriffe in die schützenswerte Landschaft nach Möglichkeit zu vermeiden, zu mindern oder auszugleichen. Eine abschließende und detaillierte Diskussion und Festlegung des hierzu Erreichbaren wird in dem in Kürze anlaufenden Planfeststellungsverfahren erfolgen.

15. Inwiefern glaubt die Bundesregierung, überhaupt in diesem ökologisch sensiblen Naturraum einen Ausgleich im Sinne des § 8 Bundesnaturschutzgesetz schaffen zu können?

Die Bundesregierung geht davon aus, daß die mit dem Bau der A 95 verbundenen Eingriffe in den zweifellos sensiblen Naturraum des Loisachtales mit den geplanten, im Planfeststellungsverfahren detailliert zu diskutierenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne des § 8 Bundesnaturschutzgesetz ausgeglichen werden können.

16. Die Trasse der geplanten A 95 verläuft zwischen Oberau und Farchant durch das Einzugsgebiet des Trinkwasserprojekts der Stadt München.
- a) Wie soll die Autobahn im Bereich des Trinkwasserprojekts der Stadt München abgesichert werden, damit bei Unfällen (z. B. Fahrzeuge, die Stoffe wie Öl, Benzin, Chemikalien etc. geladen haben) nicht eine Vergiftung des Wassers und damit der Bevölkerung von München eintritt?
 - b) Wie hoch sind die Kosten für diese Sicherheitsvorkehrungen veranschlagt?

Über die zum Schutz des Trinkwasserprojektes der Landeshauptstadt München erforderlichen Sicherungsmaßnahmen besteht volles Einvernehmen mit dem Träger der Wasserversorgung und dem Bayerischen Landesamt für Wasserwirtschaft. Danach ist u. a. vorgesehen, den bestehenden Brunnen 1 vorsorglich aufzulassen und durch einen neuen Brunnen zu ersetzen. Die weiteren Sicherungsmaßnahmen richten sich nach den „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten“.

Die Sicherungsmaßnahmen einschließlich der Brunnenverlegung sind auf rd. 2,2 Mio. DM veranschlagt.

17. In welcher Weise wird bei der Abwägung zwischen einem vierspurigen Ausbau der B 2, einer neutrassierten Autobahn und einer Nullvariante berücksichtigt, daß das Loisachtal noch weitgehend unberührt ist, deshalb als Wandergebiet besonders bedeutsam und beliebt ist und die Autobahn dieses Gebiet diagonal durchschneiden würde?

Bei der Detailplanung der A 95 ist die Durchschneidung des beliebten Wandergebietes berücksichtigt. Es ist nicht nur vorgesehen, das vorhandene Wanderwegenetz zu erhalten bzw. wiederherzustellen, sondern auch eine optische bzw. akustische Beeinträchtigung des Wanderers weitgehend zu vermeiden (z. B. Tunnel im Kuhfluchtwald, bepflanzte Sichtschutzwälle).

18. Wie sieht die Bundesregierung die weitere Entwicklung der Fremdenverkehrsorte Farchant und Oberau, deren Spazierwege und Langlaufloipen hauptsächlich in diesem Gebiet liegen, nach dem Bau der A 95?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß der Neubau der A 95 in besonderer Weise der weiteren Entwicklung der Fremdenverkehrsorte Farchant und Oberau dient. Erst die Herausnahme des schon lange unerträglich gewordenen Durchgangsverkehrs aus den Ortsdurchfahrten ermöglicht hier wieder eine positive Entwicklung.

Die vom Autobahnbau betroffenen Wanderwege und Langlaufloipen werden im Einvernehmen mit den Gemeinden wiederhergestellt bzw. ersetzt.

19. a) Welche Auswirkungen sieht die Bundesregierung für den „Weltkurort“ Garmisch-Partenkirchen, wenn dieses Tal durch die A 95 derart entwertet wird und zugleich der Ort durch die Autobahn zusätzlich angelockten Durchgangsverkehr aufnehmen muß?
b) Sieht die Bundesregierung das Prädikat „Luftkurort“ für Garmisch-Partenkirchen dann gefährdet?

Die A 95 ist neben ihrer Funktion zur Erschließung des von ihr betroffenen Voralpengebietes in hohem Maße Verbindungsautobahn von München nach Garmisch-Partenkirchen. Sie dient damit dem Kurort Garmisch-Partenkirchen in gleicher Weise wie die bestehende B 2, die jedoch ihre Funktion wegen enormer Überlastung nicht mehr sachgerecht erfüllen kann und die – wie bereits ausgeführt – für ihre Anwohner unerträgliche Belastungen bringt. Zusätzlicher Durchgangsverkehr wird durch die auch künftig vor Garmisch-Partenkirchen endende A 95 nicht auf den Kurort gezogen.

Das Verkehrskonzept der Bundesregierung sieht darüber hinaus eine Entlastung des Kurortes durch den Bau von Ortsumgehungen im Zuge beider Bundesstraßen vor. Insofern sieht die Bundesregierung das Prädikat „Luftkurort“ für Garmisch-Partenkirchen nicht gefährdet, sondern zukünftig durch die geplante Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus dem Ort verstärkt gewährleistet.

20. Inwieweit kann die Bundesregierung zustimmen, daß ein Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel in diesem Erholungsraum sich positiv auf die Verringerung der Abgas- und Lärmbelastung auswirkt und damit fremdenverkehrsfördernd wirkt?

Bisherige Erfahrungen lassen nicht erwarten, daß ein besserer Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs zu einer nennenswert gesteigerten Annahme durch den Urlaubs- bzw. Fremdenverkehr führen kann.

