Deutscher Bundestag
10. Wahlperiode

Drucksache 10/4886

29. 01. 86

Sachgebiet 912

Änderungsantrag

der Abgeordneten Schulte (Menden), Senfft und der Fraktion DIE GRÜNEN

zur zweiten Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen – 3. FStrAbÄndG –
— Drucksachen 10/4389, 10/4734 —

Der Bundestag wolle beschließen:

Zu Artikel 1:

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wird wie folgt geändert:

Die A 94, AK München/Ost–Simbach, wird aus dem Bedarfsplan gestrichen.
Ein angepaßter Ausbau der B 12 im genannten Abschnitt wird in den Bedarfsplan aufgenommen.

Bonn, den 29. Januar 1986

Schulte (Menden)
Senfft
Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion

Begründung

1. Mangelndes Verkehrsaufkommen

Aus den Verkehrszählungen an der B 12 von 1980 und 1983 ergibt sich für die geplante A 94 folgendes Verkehrsaufkommen:

Zwischen Hohenlinden und Mühldorf: ca. 10000 Kfz/Tag (12 % LKW)
Zwischen Mühldorf und Simbach: ca. 6000 bis 7000 Kfz/Tag (12 % LKW)

Örtlich höhere Kfz-Dichten auf der B 12 erklären sich durch starken Quellverkehr (z. B. Einkaufsverkehr zwischen Mühldorf und Altötting) oder daraus, daß eine Nord-Süd-Straße streckenweise auf der B 12 verläuft (B 20 bei Marktl, B 299 westlich Altötting).

Dieser Verkehr wird von der Autobahn A 94 nicht aufgenommen. Bei der Obersten Baubehörde in München wird die Verkehrsstärke der A 94 nach Fertigstellung auf 15 000 Kfz/Tag geschätzt (mündliche Auskunft).

Die in den Bewertungsunterlagen zugrunde gelegten Zahlen (ca. 33 000 Kfz/Tag) treffen also nicht zu.

Der Güterverkehr von und zu den Werken im Chemiedreieck bei Burghausen in Richtung Westen bleibt weit unter den Werten, die 1977 im Rahmen des R.O.-Verfahrens für 1985 prognostiziert wurden.

2. *Die A 94 hat keine Funktion als internationale Verbindungsstraße*

1984 wurde von der österreichischen Regierung beschlossen, daß die Fortführung der A 94, die Schnellstraße S 9 (Braunau-Ried) nicht gebaut wird. Es gibt also keine bindende internationale Vereinbarung für eine Europastraße E 52, wie sie im Raumordnungsverfahren vorausgesetzt wurde. Damit besteht heute die Möglichkeit, andere Lösungen für die Verkehrsprobleme auf der B 12 n zu untersuchen:

angepaßter Ausbau der bestehenden B 12 auf ihrer Trasse mit niedrigerer Entwurfsgeschwindigkeit in Verbindung mit dem zweigleisigen Ausbau der DB-Strecke München–Mühldorf (mit Verbesserung der Infrastruktur).

3. *Die weithin bekannten schlechten Verkehrsverhältnisse auf der B 12 (Stau, Unfälle, Belastungen der Anwohner) haben Ursachen, die mit dem Bau der A 94 nicht beseitigt werden*

Mit Ausnahme einer 20 km langen Teilstrecke (Rattenkirchen–Mühldorf) ist die B 12 für allgemeinen Verkehr zugelassen, d. h. Traktoren und Radfahrer müssen sie benutzen.

LKW können bei Gegenverkehr nicht überholt werden.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80/100 km/h wird nur selten eingehalten.

Der Verkehr läuft durch die Orte Hohenlinden, Mühldorf, Teising, Altötting, Marktl.

Diese Mißstände können durch einen entsprechenden Ausbau der B 12 mit Ortsumgehungen und der besseren Einhaltung von niedrigeren Geschwindigkeitsbegrenzungen behoben werden.

4. *Für den Ausbau der B 12 und der DB-Strecke anstelle des Neubaus der Autobahn A 94 durch das Isental sprechen die folgenden Gründe*

a) Bessere Verkehrsanbindung

Bei etwa gleichen Erstellungskosten bieten eine ausgebaute B 12 und eine zweigleisige DB-Strecke zusammen eine wesentlich bessere Verkehrsanbindung und höhere Transportkapazität als

eine Autobahn, denn eine zweigleisige Bahnstrecke hat schon die Verkehrskapazität einer vierstreifigen Autobahn.

Speziell für die Gefahrguttransporte aus dem Chemiedreieck ist die DB wesentlich besser geeignet.

Die Industriegebiete von Haag, Waldkraiburg, Aschau, Mühldorf, Weiding liegen näher und verkehrsgünstiger an der Trasse der B 12 als an der A 94.

b) Verkehrssicherheit

Die A 94 führt im oberen und unteren Isental (Lengdorf/Dorfen und Ampfing/Mettenheim) durch Flußtäler und Niederungsmoore, die durch ihre Nebelhäufigkeit (Bodennebel und Nebelbänke) bekannt sind. Die auf Autobahnen gefahrenen hohen Geschwindigkeiten führen im Nebel immer wieder zu schrecklichen Massenunfällen.

Die Oberste Baubehörde hat bisher alle diesbezüglichen Hinweise ignoriert. Vielmehr wurde eine Autobahn ohne Standspur geplant, so daß schon harmlose Pannen im Nebelgebiet zur tödlichen Gefahr werden.

c) Grundverbrauch

Mit allen erforderlichen Nebenstraßen beträgt der Grundverbrauch beim Ausbau von B 12 und DB nur ein Drittel des Verbrauchs für die neutrassierte A 94 (Forstinning bis Ampfing: A 94 272 ha, B 12 Ausbau ca. 95 ha).

Die von der Obersten Baubehörde genannten Zahlen für die A 94 können angezweifelt werden:

— Wird trotz der Nebelgefahren eine „landschonende" Schmalspurautobahn (23 m Kronenbreite) gebaut – oder kommt letztlich eine Normalautobahn mit Standspuren zur Ausführung?

— Für eine durchschnittliche Autobahn hat die Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und Landschaftspflege einen Bruttoflächenverbrauch (mit Parkplätzen, Brücken, Dämmen, Einfahrten) von 17,5 ha/km ermittelt. Auf dieser Strecke (40 km) wären das dann 700 ha statt 272 ha.

Zusätzlich muß berücksichtigt werden, daß beim Ausbau der B 12 fast ausschließlich Grund überbaut wird, der durch jahrelangen KFZ-Verkehr schon stark schadstoffbelastet ist.

d) Schadstoffbelastung

Untersuchungen haben gezeigt, daß auch bei einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens das immissionsbelastete Flächenband neben einer Autostraße nur unwesentlich verbreitert wird.

Zusätzliche Schadstoffbelastung

	Ausbau B 12	Neubau A 94
auf landwirtschaftlichen Flächen	223 ha	390 ha
davon gute Erzeugungsbedingungen	200 ha	280 ha

e) Lärmbelastung

In ihren Ausführungen hat die OBB nicht berücksichtigt, daß auch nach Fertigstellung der A 94 die Anwohner der B 12 weiterhin durch KFZ-Verkehr belastet werden.

Berücksichtigt man die Auswirkung der höheren Fahrgeschwindigkeit auf der A 94, werden beim Ausbau der B 12 bzw. Neubau der A 94 die Lärmbelastung etwa gleichviel Menschen treffen.

Beim Bau der A 94 wird also eine fast doppelt so große Fläche als Erholungsgebiet entwertet.

f) Landschaftszerstörung

Die reich gegliederte, seit Jahrhunderten fast unveränderte bayerische Landschaft im Goldach-, Ornau- Isental (Landesamt für Denkmalpflege: „Ein Kulturdenkmal höherer Ordnung") wird durch die neue Trasse der A 94 zerstört. So müssen z. B. bei einer 11 km langen Autobahnstrecke 10 km Einschnitte und Dämme mit einer Höhe bis zu 20 m errichtet werden.

g) Modell für zukunftsorientierte Verkehrspolitik

Durch den Ausbau der B 12 und der Bundesbahnstrecke statt des Neubaus einer Autobahn könnten heute im südostbayerischen Raum die Weichen für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik im Sinne der Bodenschutzkonzeption der Bundesregierung gestellt werden.

Bei mindestens gleich großer Transportkapazität werden Umwelt und Landschaft weniger belastet, ohne daß Mehrkosten entstehen.

Was die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene betrifft, so zeigt sich für die Bundesbahn heute schon eine ungewöhnlich hohe Akzeptanz:

Etwa 60 % der Tagespendler fahren mit der Bahn in Richtung München, 70 % der Gütertransporte von und zu dem Chemiedreieck bei Burghausen werden auf der Bahn abgewickelt.

Durch den Ausbau der Bundesbahnstrecke (kürzere Reisezeiten, Taktverkehr) und Verbesserungen in der Infrastruktur (z. B. größeres Parkplatz- und Sitzplatzangebot) könnte die Attraktivität der Bahn gesteigert werden, so daß eine weitere spürbare Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene erwartet werden könnte.

Das für den Fernstraßenbau vorgesehene Investitionsvolumen im Bundesverkehrswegeplan '85 ist zu verringern um die im Gesetzentwurf für das genannte Projekt angesetzten Mittel.

Die Einsparungen werden für Investitionen beim Ausbau der bestehenden Bundesstraße B 12 (z. T. vierstreifig, kreuzungsfrei mit Ortsumgehungen Hohenlinden, Mühldorf, Altötting) und für Investitionen beim zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke München–Mühldorf verwandt.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333