Deutscher Bundestag
10. Wahlperiode

Drucksache 10/4887

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:

1. Die A 95, Eschenlohe bis Garmisch-Partenkirchen, wird aus dem Bedarfsplan gestrichen.
2. An Stelle der B 2/„A 95" ist in den Bundesfernstraßenbedarfsplan die „B 2/B 2 neu" in zweispurigem Ausbau mit Untertunnelung von Farchant und Oberau als vordringlicher Bedarf aufzunehmen.

Bonn, den 29. Januar 1986

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

Begründung

Zu 1.

I. Verkehrswirksamkeit der A 95

1. Die ursprüngliche Planung:

   Die A 95 wurde ursprünglich, über eine Lösung der örtlichen Verkehrsprobleme hinaus, als weitere transalpine Fernstraßenverbindung in den für Bayern wichtigen oberitalienischen Wirtschaftsraum geplant, um dadurch die Strecke München–Mailand um 98 km zu verkürzen und die Grenzübergänge Kiefersfelden und Brenner zu entlasten.

Die Fernstraße Mailand–Ulm ist inzwischen an Finanzierungsschwierigkeiten und am Widerstand der Südtiroler gescheitert.

2. Die jetzige Situation:

   Von der einstigen transalpinen Funktion der A 95 ist noch

   a) die Entlastung der Ortschaften Oberau und Farchant vom Durchgangsverkehr,

   b) ein Zubringer ins Loisachtal als Naherholungsgebiet

   übriggeblieben.

   Eine vollausgebaute Autobahn bis Garmisch-Partenkirchen hätte eine Verkehrskapazität von 50 000 Kfz/24 h, obwohl die derzeitige Verkehrsbelastung auf der B 2 nur zwischen 15 000 und 22 000 Kfz/24 h beträgt.

   Die geplante A 95 ist also bezüglich der von ihr zu bewältigenden Verkehrskapazität als Lösung mehr als doppelt so groß konzipiert als nötig.

   Dadurch besteht die Gefahr, daß vermehrt Durchgangs- und Schwerlastverkehr ins Loisachtal gezogen wird.

II. Die Auswirkungen der A 95 auf das Tal

1. Der unmittelbare Bodenverbrauch:

   Der gesamte Flächenbedarf der Autobahn und der Verbindungsspange beträgt 118,2 ha. Die Verschwendung von größtenteils wertvollster Naturlandschaft (in dem ohnehin sehr engen Alpental) widerspricht gröblichst dem von der Bundesregierung vorbereiteten Konzept für einen besseren Schutz des Bodens.

2. Die Zerstörung der Landschaft:

   Das Loisachtal ist das letzte noch relativ großräumig erhaltene deutsche Alpental.

   Durch eine sehr behutsame Landwirtschaft wurden von jeher nur Einzelflächen extensiv genutzt. Dadurch und durch seine geologische Entstehungsgeschichte ist im Bereich der planfestgestellten Trasse ein ständiger Wechsel zwischen gepflegten Wiesen, Feuchtgebieten (alle Moorarten mit Übergangsformen), Auwäldern, Schneeheide und Kieferbeständen und zahlreichen völlig unregulierten Bächen anzutreffen.

   Die A 95 würde dieses abwechslungsreiche, zusammenhängende Landschaftsbild zerschneiden und damit völlig entwerten. Die Brücken und Anbindungen (z. B. Überbrückung der Loisach und Verbindungsspange vor den Toren Garmisch-Partenkirchens) würden das Landschaftsbild optisch ruinieren.

3. Die ökologischen Auswirkungen:

   Aufgrund der vorgenannten vielfältigen Landschaftstypen und -formen ist das Loisachtal ein überragend wichtiges Rückzugsgebiet für viele bedrohte Pflanzen- und Tierarten.

So kommen im Bereich der planfestgestellten Trasse der A 95 34 Pflanzen der Roten Listen vor und weitere 61 Arten, die teilweise als gefährdet eingestuft sind. Hier sind z. B. das Karlszepter und das Schlanke Wollgras als besondere Kostbarkeiten zu nennen.

Des weiteren kommen hier 98 Vogelarten, davon 21 Arten der Roten Liste, u. a. auch Steinadler, Eisvogel und Neuntöter vor.

Es handelt sich wissenschaftlich gesehen vielfach um für den gesamten bayerischen Alpenraum herausragende und unersetzliche Lebensgemeinschaften von großer Seltenheit.

Die planfestgestellte Trasse der A 95 trägt den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege in keiner Weise Rechnung. Deshalb hat bereits mit Schreiben vom 3. Mai 1984 (Az.: 830-8604-BAB-2/80) die Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern die A 95 abgelehnt.

4. Die Auswirkungen auf den Fremdenverkehr:

   Das obere Loisachtal zählt aufgrund seiner landschaftlichen Schönheit und Einmaligkeit zu den Fremdenverkehrsgebieten in Bayern von internationalem Rang.

   Diese hervorragende Stellung wird auch im „Landesentwicklungsprogramm Bayern" (LEP) ausdrücklich anerkannt und als schutz- und sicherungswürdig herausgestellt.

   Der Fremdenverkehr bildet die wirtschaftliche Grundlage der Bewohner des Loisachtals.

5. Die Auswirkungen auf die Landschaft:

   Der landschaftliche Reiz des Loisachtals wird auch durch eine jahrhundertealte bäuerliche Kulturlandschaft mitgeprägt.

   Da die A 95 einen Bodenverbrauch von 118,2 ha hat, in denen auch eine Vielzahl von landwirtschaftlichen Flächen (Grünland und Streuwiesen) enthalten ist, verliert die Landschaft, in dem ohnehin engen Tal, Nutzflächen.

   Es besteht die Gefahr, daß als Ausgleich für die von der A 95 überbauten landwirtschaftlichen Flächen weitere, bisher naturbelassene Flächen zur Austrocknung und Düngung freigegeben werden. In dieser Hinsicht ist bei Eschenlohe durch die bestehende A 95 bereits genug Schaden angerichtet worden, da dort überbaute landwirtschaftliche Flächen durch Ersatzflächen am Rande des Naturschutzgebietes „Murnauer Moos" abgegolten wurden, deren Entwässerung bereits jetzt nach einigen Jahren bedenkliche Veränderungen im Wasserhaushalt des Murnauer Mooses verursacht.

Zu 2.

Verkehrswirksamkeit der ausgebauten B 2

1. Verkehrskapazität:

   Die Verkehrskapazität einer mit Ortstunneln in Farchant und Oberau ausgebauten B 2 wäre durch die Beseitigung der bestehenden Ortsengpässe für die angestrebten Ziele

a) Entlastung der Ortschaften,

b) Zubringer in Loisachtal als Naherholungsgebiet

völlig ausreichend.

Nur durch den Tunnelausbau der B 2 würden die Ortschaften von sämtlichem Durchgangsverkehr befreit.

2. Sorfortige Verkehrswirksamkeit:

Im Gegensatz zur A 95, die erst dann verkehrswirksam wird, wenn sie zusammen mit den Ortsumgehungen für Garmisch und Partenkirchen bis zum Ende fertiggebaut ist (Kosten: 550 Mio. DM), wird bei Ausbau der B 2 jeder Teilabschnitt (z. B. Untertunnelung) sofort voll wirksam.

Für die Lösung wird ein Bau in folgenden Teilabschnitten vorgeschlagen:

a) Untertunnelung von Farchant,

b) Untertunnelung Oberaus,

c) Umgehungsstraße für Garmisch auf der Kramertrasse (Projektnummer: BY 74, Länge 5,5 km) mit möglichst basisnahem Tunnel,

d) Umgehungsstraße für Partenkirchen auf der Wanktrasse (Projektnummer: BY 71, Länge 5,8 km) mit möglichst basisnahem Tunnel,

e) Lösung für Burgrain in abgesenkter Bauweise.

Sind auf diese Weise sämtliche Engpässe beseitigt, könnte sich ein weiterer Ausbau der restlichen B 2 als unnötig erweisen.

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

Die Einsparungen werden für oben genannte Alternativvorschläge, Investitionen bei der Eisenbahn (insbesondere zur Modernisierung von Nah- und Regionalverkehrsstrecken) und für Investitionszuschüsse zu den Bereichen ÖPNV und Verkehrsberuhigung 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