

Große Anfrage

des Abgeordneten Schulte (Menden) und der Fraktion DIE GRÜNEN

Straßenbau im Allgäu

Wer noch vor 15 Jahren durch die Allgäuer Landschaft fuhr, konnte dies auf landschaftlich reizvollen und eingepaßten Straßen tun. Dies hat sich seither rapide geändert. Zahlreiche Straßen wurden ausgebaut und den „modernen Verkehrsansprüchen“ angepaßt. Das bedeutet im Detail: Begradigung der Straßentrasse, Durchschneidung von Wäldern, Hügeln und ganzen Landschaften, zusammenhängende Dörfer wurden durch breite Straßenkörper in zwei Hälften geteilt. Jahrzehntealte Alleen und Baumreihen wurden gefällt. Die Landschaft hat empfindliche Einbußen hinnehmen müssen. Damit ist es aber noch nicht genug. Politiker und Planer haben einen Nachholbedarf im Allgäu entdeckt. Insgesamt sind nicht weniger als 3 000 km neue Straßen und Ausbaumaßnahmen für das bayrische und baden-württembergische Allgäu und den Bodensee geplant. Diese Planungen stoßen in der Bevölkerung auf breiten Widerstand, wie z.B. eine von der „Interessengemeinschaft zur Erhaltung des Allgäus“ initiierte Unterschriftensammlung gegen die großen Allgäuer Straßenbauprojekte zeigte, die innerhalb kurzer Zeit 57 000 Unterzeichner fand. Die Mehrheit der Allgäuer ist der Meinung, daß kein Bedarf an zusätzlichen Straßen mehr vorhanden ist. Statt neuer und schnellerer Straßen, werden sicherere Straßen gewünscht. Der Straßenbau im Allgäu sollte sich auf die Entschärfung von Gefahrenpunkten, auf den Bau von unbedingt notwendigen Ortsumgehungen, auf den Rückbau von Ortsdurchfahrten und auf die Unterhaltung der Straßen konzentrieren.

Wir fragen die Bundesregierung:

Zur B 19 neu

1. Das Planungsbüro Billinger hat eine Untersuchung zur Problematik der B 19 durchgeführt und favorisiert darin den Ausbau der B 19 alt.

Wie beurteilt die Bundesregierung diese Gutachten?

2. Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit des Ausbaus der B 19 alt (z.B.: Ortsumgehung Waltenhofen, Beseitigung der Kreuzungen und Bahnübergänge in Stein und

Thanners, Kurvenbegradigung und streckenweise Überholspuren, zum Teil Parallelwege für den landwirtschaftlichen Verkehr) im Gegensatz zu den vier Neubauvarianten (östlich und westlich der Iller, je zwei- oder vierspurig) bezüglich Landverbrauch, Baukosten, Verwirklichungsdauer, Verkehrssicherheit, Umweltverträglichkeit? Welche zusätzlichen Kosten für den Ausbau der B 19 alt würden in diesem Zusammenhang für eine ortsnahe, untertunnelte Umgehung von Waltenhofen (Tunnellänge ca. 2 km) im Gegensatz zu einer ebenerdigen Lösung anfallen?

3. Aus welchen Gründen wurden an der B 19 alt zwischen Waltenhofen und Immenstadt in den letzten Jahren keine verkehrslenkenden und verkehrsverlagernden Maßnahmen zur Lösung der Verkehrsprobleme ergriffen?
4. Wurde bei der Planung der B 19 neu eine Untersuchung erstellt, inwieweit die Verkehrsströme durch andere Verkehrsträger, z.B. die Schiene, übernommen werden könnten?
5. Mit welchen Auswirkungen auf den Oberallgäuer Fremdenverkehr rechnet die Bundesregierung bei den einzelnen Planungsvarianten unter Berücksichtigung der Tatsache, daß gewisse Gegenden des Allgäus durch Bebauung und Frequentierung von Touristen schon derart ausgelastet sind (z.B. Kleines Walsertal), daß ein weiterer Zuwachs nur auf Kosten des Erholungswertes dieser Landschaft gehen würde?
6. Wie viele bäuerliche Existenzen würden bei den einzelnen Planungsvarianten in welchem Ausmaß betroffen?
7. Das Allgäu ist bekannt für seine wunderschöne Landschaft.
Welche Untersuchungen wurden zu den Auswirkungen der jeweiligen Planungsvarianten auf das Landschaftsbild des Allgäus erstellt, und zu welchen Ergebnissen kommen diese?
8. Wurde bei der bisherigen Planung der B 19 neu Rücksprache mit den entsprechenden Stellen der österreichischen Regierung und der Bundesländer Tirol und Vorarlberg bezüglich ihrer Interessen gehalten?
9. Wie schätzt die Bundesregierung folgende ökologischen Problematiken beim Neubau einer B 19 neu im einzelnen ein und was folgert sie daraus bzw. welche Abhilfe schaffenden Maßnahmen sind geplant:
 - a) Eine mögliche Trasse östlich der Iller würde das Wasserschutzgebiet (WSG) bei Burgratz (liefert ca. 40 % des Wassers für Kempten) und das WSG bei Öschle (liefert ca. 85 % des Wassers für Sulzberg) durchschneiden und somit empfindlich beeinträchtigen. Eine mögliche Trasse westlich der Iller würde durch das WSG bei Kuhnen (liefert ca. 85 % des Wassers für Waltenhofen) führen und somit beeinträchtigen;
 - b) im Bereich der geplanten Ost-Trasse wachsen 43 Pflanzenarten, die in den „Roten Listen“ enthalten sind, darunter drei in Bayern vollkommen geschützte Orchideenarten.

Eine B 19 neu würde den Lebensraum dieser Pflanzen belasten;

- c) eine Ost-Trasse würde das Landschaftsschutzgebiet (LSG) am Rottachberg sowie die Umgebung des Widdumer Weihers durchschneiden. Diese Gebiete zeichnen sich als Naherholungsgebiete mit wertvollen Biotopen aus;
- d) eine mögliche Trasse westlich der Iller würde das LSG Waltenhofener Moor belasten, ebenfalls ein beliebtes Naherholungsgebiet mit wertvollen Biotopen;
- e) infolge der extremen winterlichen Klimaverhältnisse des Allgäus wird auf einer zukünftigen B 19 neu ein extrem hoher Streusalzeinsatz nötig sein. Dieses Salz wird im besonderen den durch das Waldsterben ohnehin schon schwer gefährdeten Wald, aber auch die Gewässer (z.B. Widdumer Weiher, alle angeführten WSG) bedrohen?

10. Die Gemeinde Sulzberg wurde durch den Bau der A 7 und der A 98 mit ca. 120 ha Landverbrauch belastet. Für den Bau des Rottachspeichers werden weitere 180 ha benötigt. Gleichlaufend wurde 1984 das Flurbereinigungsverfahren abgeschlossen.

- a) Wo liegt nach Erachten der Bundesregierung die Grenze einer flächenmäßigen Belastung durch öffentliche Großbauten bei einer Gemeinde mit einer Struktur wie Sulzberg?
- b) Welche konkreten Auswirkungen wird das durch den Bau einer östlichen B 19 neu notwendige Zwangsflurbereinigungsverfahren, insbesondere im Hinblick auf das erst 1984 abgeschlossene Verfahren, haben?

11. Die kürzeste Verbindung von Kempten zur möglichen Trasse östlich der Iller führt über die von vielen Wohnhäusern umsäumte und nicht ausbaufähige Ludwigstraße in Kempten-St. Mang. Erheblicher Zubringerverkehr zu einer östlichen B 19 neu würde somit durch dieses Wohngebiet fließen, Stauungen auf der Ludwigstraße wären zu erwarten.

Welche Planungen zur Lösung dieser Problematik bestehen bei der Bundesregierung?

12. Wurde eine Untersuchung erstellt über zu erwartende bauliche Schwierigkeiten oder Besonderheiten einer möglichen Trasse östlich der Iller im dortigen Molasserippengebiet, das laut Expertenaussagen geologisch zum Straßenbau ungeeignet sei? Zu welchen Ergebnissen kommt diese Untersuchung gegebenenfalls?
13. Als Ziel des Straßenbauprojektes B 19 neu wird insbesondere der Abbau von Überlastungen auf der jetzigen B 19 und damit Entlastungen von Unfallschwerpunkten und verschiedenen Ortsdurchfahrten angeführt.

Wie interpretiert die Bundesregierung in diesem Zusammenhang folgende in den Bewertungsunterlagen des Verkehrsministers zu findende Angaben:

- a) Die innerörtliche Belastung durch Lärm und Abgase sowie von Trennwirkungen werden zunehmen,
- b) der Beitrag zur Verkehrssicherheit wird mit einem Drittel des gesamten erwarteten Projektnutzens veranschlagt,
- c) der Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Kiechle, hat sich gegen den Bau der B 19 neu ausgesprochen?

Zur A 96

- 14. Die geplante bzw. zum Teil verwirklichte A 96 von München (Mittlerer Ring) bis zur Bundesgrenze bei Lindau ist bei einer gesamten Streckenlänge von 172,4 km in 18 Planungsabschnitte eingeteilt mit einer durchschnittlichen Länge von 9,6 km.
 - a) Aus welchen Gründen wurde die A 96 im Gegensatz zum Verfahren 1980 derartig aufgeteilt und erst dann einer Bewertung unterzogen?
 - b) Wie stellt sich die Bundesregierung zu dem von manchen Kritikern erhobenen Vorwurf, durch diese „Salami-Taktik“ solle der Widerstand bei umstrittenen Abschnitten durch das Argument des Sachzwanges (der Weiterführung des schon errichteten Teils des Nachbarabschnittes), als auch durch Zersplitterung der Einspruch erhebenden Gruppen und Menschen gebrochen werden?
- 15. Aus welchen Gründen wurde es seit 15 Jahren unterlassen, durch verkehrslenkende und auf andere Verkehrsträger verlagernde Maßnahmen einzugreifen?
- 16. Welche Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft erwartet die Bundesregierung im Bereich der einzelnen Streckenabschnitte beim Bau der A 96 gegenüber dem Ausbau der B 12 und der B 18 alt?
- 17. Da auf einer A 96 kein landwirtschaftlicher Verkehr vorhanden sein darf, müssen zumindest streckenweise für diesen Ersatzstraßen eingerichtet werden, soll die A 96 doch in bestimmten Abschnitten auf die alte Bundesstraßentrasse führen. Auch für sonstigen örtlichen Verkehr werden diese Ersatzstraßen erforderlich sein.

Welche Ersatzstraßenprojekte plant die Bundesregierung im Zuge des Baus der A 96 mitzuerrichten? Welcher zusätzliche Landverbrauch und welche zusätzlichen Kosten entstünden hierbei?
- 18. Welche Absprachen der Bundesregierung mit verantwortlichen Stellen in Österreich und der Schweiz bestehen in bezug auf den Bau der A 96, d.h. auf das Konzept einer mitteleuropäischen Nord-Süd- bzw. Ost-West-Verbindung?
- 19. Welche einzelnen Gutachten bzw. Umweltverträglichkeitsprüfungen mit welchen Ergebnissen wurden zu den einzelnen Streckenabschnitten der A 96 erstellt? Wurde kein Gutachten erstellt, welche Unterlassungsgründe beständen?

20. Die geplante A 96 soll das Leutkircher-Haid durchqueren, welches das drittgrößte Trinkwasserreservoir Baden-Württembergs in sich birgt.
- a) Ist der Bundesregierung die Gefährdung dieses Trinkwasservorkommens durch die A 96 bekannt?
 - b) Wie schätzt sie diese Gefährdung ein?
 - c) Welche Gegenmaßnahmen will sie ergreifen?
21. Allein auf dem baden-württembergischen Teil der A 96 mit einer Länge von 21 km werden 8,7 km Wasserschutzgebiete und Landschaftsschutzgebiete berührt.
- a) Wie schätzt die Bundesregierung die Beeinträchtigung dieser Gebiete durch die A 96 ein?
 - b) Welche Gegenmaßnahmen will die Bundesregierung zum Schutz und Erhalt dieser Gebiete ergreifen?
22. Die A 96 läuft gleichzeitig mit mehreren Straßen, der Eisenbahn und dem Fluß Argen südlich von Wangen in einem spitzen Winkel auf Lindau zu. Diese Landschaft wird somit in einer überdurchschnittlichen Art und Weise zerstückelt.
- a) Wie schätzt die Bundesregierung diese Zerstückelung ein?
 - b) Welche Maßnahmen zur Aufhebung dieser Zerstückelung, d.h. zur Zusammenfassung dieser Verkehrsströme südlich von Wangen, will die Bundesregierung ergreifen?
23. Welche Lärmschutzmaßnahmen für die Mindelheimer Ortsteile Mindelau, Heimenegg und Gernstall wie auch für die Gemeinden Kirchhof und Stetten plant die Bundesregierung?
24. Im Zuge der Errichtung der A 96 ist ein Durchbruch des Kohlberges, der 27 m tief und 175 m breit sein soll, geplant.
- a) Durch seinen Verlauf genau in Ost-West-Richtung, der Hauptwindrichtung, sind einschneidende kleinklimatische Veränderungen und Verkehrsgefährdungen zu erwarten.
Wie schätzt die Bundesregierung dies ein? In welchem Ausmaß sind diese Sachverhalte in die Planungen einbezogen worden?
 - b) Der Wasserhaushalt des stark wasserführenden Berges würde schwerstens gestört und sowohl die Wasserversorgung des Weilers Knaus als auch große Waldgebiete gefährdet.
Wie schätzt die Bundesregierung diesen Sachverhalt ein?
Welche Gegenmaßnahmen sind geplant?
 - c) Eine weitere Flurbereinigung in diesem schon flurbereinigten Gebiet wäre erforderlich.
Mit welchen konkreten Auswirkungen wäre zu rechnen?
25. Welche besonderen Baumaßnahmen plant die Bundesregierung im Rahmen des vorgesehenen Notlandeflugplatzes Kammlach?
26. Dringt die Bundesregierung aufgrund der geplanten Inbe-

triebnahme des Notlandeflugplatzes Kammlach auf eine baldige Fertigstellung des betroffenen Autobahnstückes im Gegensatz zu anschließenden Abschnitten, bei denen nicht mit einer Fertigstellung in den nächsten Jahren zu rechnen ist?

27. Wie schätzt die Bundesregierung die Bundesstraßenausbaumöglichkeit „2 plus 1 Spur“ (d.h. alle 1,5 km wechselt die Überholspur von einer Straßenseite auf die andere) bezüglich Verkehrssicherheit und Verkehrsfluß ein? Ist der Bundesregierung in diesem Zusammenhang die entsprechende Studie der Beratungsstelle für Schadensverhütung des Verbandes der Haftpflicht-, Unfall-, Auto- und Rechtsschutzversicherer (HUK) bekannt? Können sie den Ergebnissen dieser Studie zustimmen?
28. Wurde von der Bundesregierung die Möglichkeit eines derartigen „2 plus 1“-Ausbaus z.B. auf dem Streckenabschnitt zwischen Buchloe und Landsberg untersucht?
Wenn ja, zu welchen Ergebnissen kommt die Bundesregierung?
Wenn nein, welche Unterlassungsgründe waren dafür ausschlaggebend?

Zur B 12

29. Mit welcher Befahrung der B 12 neu zwischen Waltenhofen und Weitnau rechnet die Bundesregierung nach deren Fertigstellung?
Wie errechnet sich diese Schätzung?
30. Welche verkehrspolitischen Ziele wird nach Absicht der Bundesregierung die B 12 neu zwischen Waltenhofen und Weitnau erfüllen?
31. Auf welcher Trasse plant die Bundesregierung die B 12 neu an die B 12 alt nach Weitnau anzuschließen, und welche Varianten stehen zur näheren Auswahl?
32. Bestehen Zusammenhänge zwischen der Stilllegung der Bundesbahnstrecke Kempten-Isny und der Suche nach der Trasse für den Anschluß der B 12 neu an die B 12 alt bei Weitnau?
33. Die Fahrt von Kempten-Stadtmitte nach Isny über die zur Zeit in Bau befindliche B 12 neu ist ca. 7 km länger als über die B 12 alt bei einer Gesamtstreckenlänge von ca. 26 km bzw. 33 km.

Mit welcher Akzeptanz der B 12 neu durch die Straßenbenutzer von Kempten in Richtung Isny rechnet die Bundesregierung? Wieviel Prozent des gesamten erwarteten Verkehrs auf der B 12 neu wird dies betragen?
34. Die Fahrt von Immenstadt nach Isny über die B 12 neu wird um ca. 15 km länger sein als über die Staatsstraße über Missen, bei einer Gesamtstreckenlänge von ca. 26 km bzw. 41 km.

a) Mit welcher Akzeptanz der B 12 neu durch die Straßen-

benützer aus dem Bereich Immenstadt/Oberallgäu nach Isny rechnet die Bundesregierung?

- b) Wieviel Prozent des insgesamt erwarteten Verkehrsaufkommens auf der B 12 neu wird dies betragen?

Zur A 7

35. Bei der Trassenfestlegung der A 7 war der geplante Anschluß an die B 17 neu (welche zur Autobahn aufgewertet und ausgebaut werden sollte) sehr entscheidend. Bei Hopferau sollte die Trasse der A 7 über Hopferau am Hopfensee vorbei gelegt werden (siehe z.B. Allgäuer Zeitung, Ausgabe Füssen vom 23. Oktober 1969 und 27. Juni 1984). Diese Schleife über Hopferau ergibt einen Umweg von ca. 8 bis 10 km gegenüber der direkten Verbindung von Nesselwang nach Füssen. Im Bundesfernstraßenbedarfsplan 1985 wird die B 17 neu nur noch bis Roßhausen aufgenommen.

- a) Aus welchen Gründen hielt die Bundesregierung an der bestehenden A 7 Trasse fest?
- b) Inwieweit wurde der Wegfall der B 17 neu und somit des Autobahnkreuzes Hopferau bei den Planungen der A 7 berücksichtigt?

36. Die Regierung von Österreich plant auf ihrem Gebiet die A 7 nur zweispurig weiterzuführen, auch will sie den Grenzübergang bei Reutte, für den Lkw-Transitverkehr ungeeignet, ausbauen (siehe Allgäuer Zeitung vom 9. Februar 1985).

- a) Schreibt die Bundesregierung aufgrund dieser Tatsache der A 7 weiterhin überregionalen bzw. internationalen Charakter („von Flensburg bis Mailand“) zu?
- b) Welchen Lkw-Anteil erwartet die Bundesregierung bei der zukünftigen Befahrung der A 7?

37. Welche durchschnittliche Befahrung besteht im Moment auf der B 310/309 zwischen Nesselwang und Füssen? Mit welcher Befahrung der A 7 rechnet die Bundesregierung nach der Fertigstellung? Woraus ergibt sich ein möglicher Zuwachs?

38. Mit welchen Folgen für den Fremdenverkehr im Ostallgäu, speziell im Gebiet Hopfensee, rechnet die Bundesregierung durch den Bau der A 7?

39. Mit welchen Folgewirkungen rechnet die Bundesregierung in bezug auf die Ortsdurchfahrten Nesselwang und Pfronten?

Wie schätzt sie die Entlastungswirkung durch Ortsumgehungen ein?

40. Aus welchen Gründen wurden die stark befahrenen Orte Nesselwang und Pfronten bisher noch nicht mit Ortsumgehungen versehen?

Zur B 31 neu

41. Wurde von der Bundesregierung bei der Planung der B 31 neu die von der Schutzgemeinschaft Bodenseelandschaft vorge-

schlagene Alternative (Verbreiterung der B 31 alt, Bau zweier Tunnels) untersucht? Wenn ja, zu welchen detaillierten Ergebnissen kommt die Bundesregierung bezüglich Baukosten, Umweltbelastung und Verkehrsentslastung der Städte Lindau und Kressbronn? Wenn nein, welche Unterlassungsgründe waren maßgebend?

42. Die Interessengemeinschaft zur Erhaltung des Allgäus hat im April 1985 57 000 Unterschriften, die sich gegen den Bau der B 19 neu, der A 7 und der B 12 neu für die Lösung der Verkehrsprobleme des Allgäus durch Ausbau schon bestehender Bundesstraßen bzw. kleinerer Neubaulösungen aussprechen, der Öffentlichkeit vorgelegt.

Welchen konkreten Einfluß auf die Entscheidung der Bundesregierung hatte diese, zu diesem Thema weitaus größte Willensbekundung betroffener Bürger?

Bonn, den 25. September 1986

Schulte (Menden)

Borgmann, Hönes und Fraktion