

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Oswald Metzger, Gila Altmann (Aurich), Egbert Nitsch (Rendsburg), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Diskussion um die geplante Tank- und Rastanlage Dürren im Argental (A 96)

Im Tal der Unteren Argen (Allgäu) wird vom Bund im Zuge des Ausbaus der Bundesautobahn A 96 Memmingen – Lindau die Errichtung einer Tank- und Rastanlage geplant. Diese soll in Dürren bei Kißlegg im Abschnitt Leutkirch – Dürren bei der Ausfahrt Wangen-Nord seitens der bundeseigenen Tank- und Rast AG errichtet werden.

Das gesamte Tal der Unteren Argen soll als Natur- und Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen werden; Voruntersuchungen und Grobabgrenzungen sind bereits erfolgt. Die Umweltverträglichkeitsstudie für den Autobahnabschnitt Leutkirch – Dürren aus dem stattgefundenen Anhörungsverfahren beschreibt die Empfindlichkeit der Flora und Fauna und fordert umfangreiche Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen. Die Naturschutzbehörden haben bereits im Vorfeld des neuen Anhörungsverfahrens zur Planfeststellung für die Rastanlage Dürren beträchtliche Bedenken geäußert.

Über die Naturschutzproblematik hinaus besteht jedoch kein Bedarf für eine neue Tank- und Rastanlage in Dürren:

- In nur 22 Kilometer Entfernung zu Dürren, in Altmannshofen an der Ausfahrt Aichstetten, befindet sich ein gut ausgebauter Autohof mit Reserveflächen für LKWs. Auf diesen Autohof darf, wie bei allen Autohöfen, an der Autobahn nicht bzw. nur einmalig mit einer Hinweistafel hingewiesen werden. Deshalb ist es absehbar, daß dieser privat gebaute und betriebene Autohof von der neuen Rastanlage, deren Infrastruktur (Auffahrten usw.) durch den Bund gebaut wird, in seiner Existenz gefährdet wird.
- Außer dem Autohof gibt es eine weitere Raststätte – „Illertal“ – in nur 52 Kilometern Entfernung zu Dürren an der A 7. Aus Richtung München befindet sich die nächste Raststätte im Bereich der Lechquerung („Lechwiesen“), so daß von Osten über München kommende Autofahrer schon heute in günstiger Entfernung hinter München eine Raststätte vorfinden.

Als Alternative zum vorgesehenen Standort Dürren bietet es sich an, im Bereich der deutsch-österreichischen Grenze die Grenzanlagen Lindau/Hörbranz zu nutzen, die nach dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union bzw. zum Schengener Abkommen wegen des Wegfallens der Grenzkontrollen für eine Rastanlage zur Verfügung stehen. Die entsprechende Verfügbarkeit der Grenzanlagen für eine Umnutzung als Raststätte wurde im Rahmen der Zollverhandlungen bestätigt. Die Fläche ist dort bereits versiegelt, und es bestehen Auffahrten. Sowohl im Interesse des Umweltschutzes als auch in finanzieller Hinsicht ist dieser Standort attraktiver als Dürren.

Dieser Rastplatz kann auch den zur Zeit auf österreichischer Seite geplanten Rastplatz in Hohenems/Vorarlberg ersetzen. Dieser Standort ist aus ökologischer Sicht ebenfalls sehr problematisch. Durch die Lösung Lindau/Hörbranz könnten also sowohl in Deutschland als auch in Österreich ökologisch bedenkliche Projekte verhindert und Steuergelder eingespart werden.

Ungeachtet dieser Alternative und der Naturschutzproblematik im Unteren Argental scheint man sich darauf festgelegt zu haben, mit dem Bau der Rastanlage in Dürren nur diesen Standort in das neue Anhörungsverfahren einzubringen. Es liegt daher nahe, in Ermangelung sachlicher Argumente den Grund für die Festlegung auf nur einen Standort in persönlichen Beziehungen zu suchen. So erregt vor Ort einiges Aufsehen,

- daß der Antragsteller für die Errichtung der Tank- und Rastanlage Dürren gleichzeitig Oberbürgermeister des benachbarten Wangen und Mitglied des Vorstandes einer Stiftung ist, die das Grundstück für die Rastanlage zur Verfügung stellt;
- daß die IHK Ravensburg für die neue Rastanlage wirbt, auch wenn dieser Bau bedeutet, daß der Autohof Altmannshofen schließen und seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entlassen muß;
- daß der Vorsitzende der IHK Ravensburg inzwischen Staatssekretär im Umwelt- und Verkehrsministerium in Baden-Württemberg geworden ist, das den Standort der Rastanlage ebenfalls favorisiert.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. a) Aus welchem Grund wurde der Autobahnabschnitt der A 96 von Leutkirch bis Dürren in zwei Bauabschnitte eingeteilt (Leutkirch – Gebrazhofen, Gebrazhofen – Dürren)?
b) Ist für den noch anhängigen Abschnitt II Gebrazhofen – Dürren bereits ein neues Anhörungsverfahren eröffnet worden, und wird das Projekt Dürren hierin eingebracht?
c) Wann ist der geplante Baubeginn für die beiden genannten Abschnitte?
2. a) Welche Bedenken und Schwierigkeiten sieht die Bundesregierung bezüglich des Natur- und Landschaftsschutzes im Unteren Argental bei der Verwirklichung des geplanten Standortes der Tank- und Rastanlage Dürren, und wie bewertet sie diese Probleme?

- b) Wie sollen diese Bedenken und Schwierigkeiten ausgeräumt werden?
3. Welche Kosten entstehen für den Bund durch den Neubau in Dürren im Rahmen der Tank- und Rast AG (Auffahrten, Brücken, Parkplätze etc.)?
4. a) Soll das für die Tank- und Rastanlage benötigte Grundstück in Dürren der bisherigen Eigentümerin einer Stiftung, abgekauft werden?
b) Steht darüber hinaus diese Stiftung als Betreiber zur Diskussion?
5. Werden im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der A 96 außer Dürren weitere realisierbare Standorte in Betracht gezogen?
6. a) Gehörte dazu die Umwandlung der heutigen Grenzanlage Lindau/Hörbranz?
b) Welche Rolle spielte bei der weiteren Berücksichtigung bzw. Nichtberücksichtigung die Tatsache, daß die eigentlichen Grenzanlagen bereits auf österreichischem Staatsgebiet liegen?
c) Sind im Auftrag der Bundesregierung mit den österreichischen Behörden in dieser Sache konkrete Verhandlungen geführt worden?
Wenn nein, warum nicht?
d) Warum wurde dem Vernehmen nach die österreichische Seite nur gebeten, auf Hörbranz zu verzichten, „wenn dies nicht zwingend erforderlich ist“?
e) Wie definitiv ist die angeblich in Vorarlberg seitens der dortigen Landesregierung gefällte Entscheidung für eine Raststätte in Hohenems?
f) Wird – nach Kenntnis der Bundesregierung – Österreich auf den Standort Hörbranz zurückgreifen, falls der Standort Hohenems abermals vor dem österreichischen Bundesverwaltungsgericht, wie schon 1995, scheitern sollte?
g) Wie sollen künftig die versiegelten und verbauten Flächen an der deutsch-österreichischen Grenze (ehemalige Zollanlage Lindau/Hörbranz) genutzt werden, und ist es geplant, diese Flächen zu „entsiegeln“, während gleichzeitig in wenigen Kilometern Entfernung, in Dürren und in Hohenems, neue Flächen versiegelt werden, die eigentlich aus Naturschutzgründen zu erhalten wären?
7. Wie kann es die Bundesregierung erklären, daß man in Österreich mit Berufung auf offizielle deutsche Quellen bzw. Ministerien immer davon ausging, daß das Projekt Dürren bereits gesichert sei und man sich aus Wirtschaftlichkeitsgründen daher für Hohenems entscheiden müsse?
8. Kann die Bundesregierung ausschließen, daß die im Einführungstext erwähnten persönlichen Gegebenheiten für die Berücksichtigung des Standortes Dürren von Bedeutung wa-

ren, und wie will sie dem nachteiligen Eindruck möglicher persönlicher Beziehungen in der Öffentlichkeit entgegenwirken?

9. a) Plant das Landesamt für Straßenwesen im Auftrag des Bundes für den Fall, daß in Dürren wider Erwarten doch keine Rastanlage gebaut werden soll, einen Rastplatz mit Toiletten bei Waltershofen, weil angeblich LKW-Parkplätze in diesem Bereich erforderlich sind?
b) Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, daß in Hörbranz an der deutsch-österreichischen Grenze ca. 25 % mehr versiegelte Fläche zur Verfügung stehen, als für eine Tank- und Rastanlage benötigt werden, und es zusätzlich im Autohof Altmannshofen ausreichende Reserveflächen gibt?
10. a) Welche Unterschiede – und warum – macht die Bundesregierung zwischen Tank- und Rastanlagen an der Autobahn einerseits und Autohäusern – mit gleichem Angebot – nahe der Autobahn andererseits?
b) Wieso scheinen Sicherheitsprobleme – das Verlassen der Autobahn bei einem Autohof – so bedeutsam, obwohl es zahlreiche Autobahnraststätten gibt, die mit Ein- und Ausfahrten kombiniert sind und gerade dadurch einiges Gefahrenpotential bieten?
c) Können grundsätzlich alle Nebenanlagen der Tank- und Rast AG in Deutschland ohne Verlassen der Autobahn erreicht werden?
Wenn nicht, warum ist dann dort die Verkehrssicherheit gewährleistet, während sie den Autohäusern abgesprochen wird?
d) Warum schätzt die Bundesregierung die Gefährdung des Verkehrs durch LKWs und Omnibusse, welche die Autobahn verlassen und einen Autohof anfahren, geringer ein als die Gefährdung, die durch PKWs beim Anfahren eines Autohofes auftreten würden?
- e) Wie hoch ist der Anteil der Privatreisenden, welche die Einrichtungen der Autohäuser nutzen?
Ist es richtig, daß dieser Anteil bei einigen Autohäusern während der Urlauberreisewellen auf über 70 % ansteigt?
f) Mit welcher Begründung gestattet es der Bund – mit Ausnahmen – nicht, daß längs der Autobahn auf Autohäusern mit Hinweistafeln hingewiesen werden kann, und zwar in ähnlicher Weise, wie dies auch bei Raststätten geschieht?
g) Welche konkreten Ausnahmen bzw. abweichenden Regelungen gibt es für die Ausschilderung von Autohäusern in einzelnen Bundesländern, und geht von ihnen möglicherweise ein größeres Gefahrenrisiko aus?
11. a) Welchen Einfluß hat die geplante Privatisierung und Börseneinführung der Tank- und Rast AG auf die Standortentscheidung an der A 96?

- b) Hat die geplante Privatisierung einen Einfluß auf die Möglichkeit besserer Information seitens der Autohöfe?
- c) Wenn nein: Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß es sich um eine Wettbewerbsverzerrung handelt?
12. Schließt sich die Bundesregierung der Auffassung an, daß angesichts der jetzt endgültig fallenden Grenze zwischen Deutschland und Österreich eine gemeinsame, staatenübergreifende Planung, die auch die Standorte von Autobahnraststätten einbezieht, sinnvoll und erstrebenswert wäre und die bisherigen Planungen vor diesem Hintergrund zu überprüfen sind?

Bonn, den 17. Dezember 1997

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Oswald Metzger

Gila Altmann (Aurich)

Egbert Nitsch (Rendsburg)

Helmut Wilhelm (Amberg)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

