

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Ingrid Nestle, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Kostensteigerung beim Bau der Autobahn 94

Der Bau der A 94 in Bayern droht den Bundeshaushalt stärker zu belasten, als bislang angenommen. Anlässlich der Eröffnung des Abschnitts Forstinning–Pastetten gab die Autobahndirektion Südbayern die Kosten für diese Maßnahme mit 49,9 Mio. Euro an. Im Bundesverkehrswegeplan 2003 waren die Kosten noch mit 26,9 Mio. Euro angesetzt. Obwohl dieser erste Abschnitt der umstrittenen Isentalautobahn noch im absolut ebenen Gelände verläuft, mussten hier bereits umfangreiche Bodenstabilisierungsmaßnahmen vorgenommen werden, die offensichtlich zu diesem massiven Anstieg der Kosten führten. Man muss davon ausgehen, dass in den beiden östlichen Folgeabschnitten die Bodenstabilität eine ungleich größere Rolle spielen wird. Angesichts der Ergebnisse der jüngsten Tiefenbohrungen sagte jetzt beispielsweise das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung „... es sei jederzeit möglich, dass dieser Abschnitt teurer werde als geplant.“ (Süddeutsche Zeitung vom 31. August 2011). Und die Autobahndirektion ließ erklären, „für die Isentaltrasse gebe es keine besonders guten Bodenverhältnisse.“ (Münchner Merkur vom 31. August 2011).

Gerade angesichts der dramatischen Haushaltssituation im Verkehrssektor sollten alle Möglichkeiten geprüft werden, Kosten im Straßenbau zu sparen und entsprechende Prüfungen vorzunehmen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die aktuellen Baukosten, und wann bzw. von welcher Stelle wurden diese Kosten erhoben?
2. Welche Unsicherheiten und Unwägbarkeiten sind in dieser Kostenschätzung enthalten, insbesondere vor dem Hintergrund schwieriger geologischer Verhältnisse in den Hanglagen zwischen Pastetten und Heldenstein?
3. Liegen der Bundesregierung vergleichende Studien zu Nutzen und Kosten der Trassen Haag und Dorfen insbesondere vor dem Hintergrund der Baugrundverhältnisse vor?

Wenn nicht, wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag einer solchen Untersuchung?

4. Von welcher Bauzeit geht die Bundesregierung für die 33 Kilometer zwischen Pastetten und Heldenstein aus, nachdem bereits in finanziell wesentlich besseren Zeiten bei anderen A 94-Abschnitten lediglich 2 bis 2,5 Kilometer pro Jahr finanziert werden konnten?

5. Wie bewertet die Bundesregierung die auch im Planfeststellungsbeschluss aufgeführte Tatsache, dass die Trasse Dorfen für den überwiegenden Teil des Verkehrs, also das bayerische Chemiedreieck, erst nutzbar ist, wenn sie vollständig gebaut ist, während bei der Trasse Haag jeder Abschnitt sofort verkehrswirksam ist, da er an die B 12 angebunden ist?
6. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass somit die A 94 auf der Trasse Dorfen über einen langen Zeitraum nur von wenigen Verkehrsteilnehmern genutzt werden kann, die zudem aus jenen Gemeinden kommen, von denen sich die meisten immer gegen diese Trasse ausgesprochen haben, während die große Mehrheit der Verkehrsteilnehmer aus dem Chemiedreieck, die seit Langem die A 94 fordern, noch auf lange Zeit die B 12 benutzen muss?
7. Ist der Bundesregierung bekannt, dass einer der wichtigsten Gründe für den Bau der A 94 die weit überdurchschnittliche Unfallhäufigkeit auf der B 12 ist?
8. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Wahrscheinlichkeit, dass insbesondere der Lkw-Verkehr aus dem Raum Altötting-Mühldorf-Waldkraiburg Richtung Rosenheim-Inntalautobahn den 32 Kilometer langen, teilweise mautpflichtigen Weg über die geplante A 94 (Trasse Dorfen) und die B 15 mit Ortsdurchfahrten wählt, wenn sich alternativ dazu die nur 18 Kilometer lange und vollkommen maut- und ortsdurchfahrtfreie Strecke auf der B 12 anbietet?
9. Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang das Verkehrsgutachten der Autobahndirektion Südbayern (Kurzak 2008), das im Fall der A 94 (Trasse Dorfen) einen Restverkehr auf dem entsprechenden Abschnitt der B 12 von 66 Prozent sieht und somit ebenfalls eine völlig ungenügende Entlastung der unfallträchtigen B 12 feststellen muss.
10. Wie bewertet die Bundesregierung die künftige Unfallgefahr angesichts der Tatsache, dass bei Realisierung der Trasse Dorfen (Isental) die B 12 mit ihrer hohen Unfallgefahr erhalten bleibt, während sie im Fall der Trasse Haag (B 12) durch eine vergleichsweise sichere vierspurige Straße mit Mitteltrennung ersetzt wird?
11. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass aufgrund des 1991 durch den Deutschen Bundestag geforderten Trassenvergleichs auch die Trasse Haag positiv raumgeordnet ist und für diese darüber hinaus bereits viele Untersuchungen vorliegen, die im Zuge der Gerichtsverhandlungen immer wieder aktualisiert wurden?
12. Wie bewertet die Bundesregierung die im Planfeststellungsbeschluss aufgeführte eigenständige Verkehrswirksamkeit des Abschnitts Forstinning–Pastetten?

Berlin, den 19. Oktober 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion