



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Ruth Müller SPD**
vom 04.06.2019

A 94 – Simbach am Inn

In der Stadtratssitzung vom 08.04.2019 in Simbach am Inn wurde ein umfangreicher Forderungskatalog zum Ausbau der A 94 verabschiedet. Nachdem es aus dem Jahr 2000 eine Tunnellösung gibt, die die Erlacher Au offen durchschneidet und das Gewerbegebiet im Westen beschränkt, hat nun der Stadtrat die Forderung für einen Tunnel von Knauf Insulation bis Einschleifung Waltersdorf aufgestellt, um die Bevölkerung vor Beeinträchtigungen zu schützen und Akzeptanz für den Bau zu erhalten.

Ich frage die Staatsregierung:

1. a) Welche Gesamtlänge wäre für einen Tunnel von Knauf Insulation bis Einschleifung Waltersdorf erforderlich?
b) Mit welchem Kostenumfang ist dabei zu rechnen?
2. a) Welche Möglichkeiten sieht die Staatsregierung, die aus dem Jahr 2000 vorliegende Planung so zu ändern, dass sie auf breite Akzeptanz bei der Bevölkerung stößt?
b) Ist es möglich, die Planungen aus dem Jahr 2000 so abzuändern, dass eine unter- oder oberirdische Einhausung in der Erlacher Au durchgeführt werden kann?
c) Welche alternativen Trassenführungen gibt es, um das Wasserschutzgebiet und Naherholungsgebiet Erlacher Au zu schützen?
3. a) Sind durch die bisherige Trassenführung Beeinträchtigungen der bestehenden Schutzgebiete (FFH-Gebiet „Salzach und Unterer Inn“; FFH = Fauna-Flora-Habitat) und des Vogelschutzgebietes (SPA „Salzach und Inn“; SPA = Special Protection Area) zu befürchten?
b) Mit welchen Maßnahmen kann die Tier- und Pflanzenwelt nachhaltig geschützt und bewahrt werden?
c) Ist eine Untertunnelung des Wasserschutzgebietes in der Erlacher Au machbar?
4. Wie wirken sich die Erkenntnisse aus der Flutkatastrophe vom 01.06.2016 auf die Planungen hinsichtlich des Hochwasserschutzes beim Bau eines Autobahntunnels aus?
5. a) Mit welchen Immissionen wird im Bereich der Wohnbebauung in der Erlacher Au sowie der Reitanlage St. Leonhard gerechnet?
b) Welche Maßnahmen sind geplant, um die Anwohner zu schützen?
6. a) Wie viele Hektar landwirtschaftlich genutzter Flächen sind von der bisher geplanten offenen Trassenführung betroffen und können nach dem Bau der A 94 nicht mehr wie bisher genutzt werden?
b) Welche Alternativen gibt es, die eine landwirtschaftliche Nutzung weniger einschränken?
7. a) Bis wann ist mit einer Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zu rechnen, da keine Planungsausschreibungen vorher erfolgen können?

- b) Welcher Zeitraum wird von der Entscheidung des BMVI bis zum Baubeginn angesetzt?
- 8. a) Welche Pläne gibt es, die Bevölkerung bis zur Fertigstellung (15 Jahre) vor dem zunehmenden Verkehr zu schützen und die Belastungen abzumildern?
- b) Unter welchen Voraussetzungen können Lärmschutzwände an der B12 und Kreisverkehre an den Ortsausfahrten von Prienbach und Ering gebaut werden?

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 01.07.2019

1. a) Welche Gesamtlänge wäre für einen Tunnel von Knauf Insulation bis Einschleifung Waltersdorf erforderlich?

Ein Tunnel bzw. eine Einhausung von Knauf Insulation bis zu Einschleifung Waltersdorf hätte eine Länge von ca. 4,0 km.

b) Mit welchem Kostenumfang ist dabei zu rechnen?

Die Kosten für den Abschnitt Simbach-West – Simbach-Ost mit einem Tunnel/Einhausung von 4,0 km würden zwei- bis dreimal höher werden als die in der Voruntersuchung geplante Bahntrasse mit einem 1,2 km langen Tunnel und 450 m langen Einhausungen.

2. a) Welche Möglichkeiten sieht die Staatsregierung, die aus dem Jahr 2000 vorliegende Planung so zu ändern, dass sie auf breite Akzeptanz bei der Bevölkerung stößt?

Die Bahntrasse wird in der Bevölkerung weitgehend akzeptiert. Die Stadt Simbach am Inn fordert jedoch bei der Bahntrasse die bestmöglichen Schutzmaßnahmen. Die Dimensionierung der Schutzmaßnahmen erfolgt in der Vorentwurfsplanung nach den rechtlichen Erfordernissen.

b) Ist es möglich, die Planungen aus dem Jahr 2000 so abzuändern, dass eine unter- oder oberirdische Einhausung in der Erlacher Au durchgeführt werden kann?

Eine unterirdische Einhausung im Bereich der Erlacher Au ist nicht zulässig (siehe dazu die Antwort zu Frage 3c: Untertunnelung Wasserschutzgebiet Erlacher Au). Eine oberirdische Einhausung im Bereich Erlacher Au wäre prinzipiell möglich, hat aber erhebliche Nachteile (u. a. Landschaftsbild, Brandschutz, Kosten, Betrieb).

c) Welche alternativen Trassenführungen gibt es, um das Wasserschutzgebiet und Naherholungsgebiet Erlacher Au zu schützen?

Bei der Variante „Ausbau der B12“ sind die Eingriffe in das Wasserschutzgebiet und Naherholungsgebiet „Erlacher Au“ wesentlich geringer. Diese Variante ist aber insgesamt wesentlich ungünstiger (Naturschutz, Lärmschutz und verkehrliche Belange) und soll daher nicht weiterverfolgt werden.

3. a) Sind durch die bisherige Trassenführung Beeinträchtigungen der bestehenden Schutzgebiete (FFH-Gebiet „Salzach und Unterer Inn“; FFH = Fauna-Flora-Habitat) und des Vogelschutzgebietes (SPA „Salzach und Inn“; SPA = Special Protection Area) zu befürchten?

Die Natura 2000-Verträglichkeitsabschätzung im Rahmen der Voruntersuchung kam zu dem Ergebnis, dass sich bei der Bahntrasse keine bau- oder anlagenbedingten Wirkungen auf das FFH- oder SPA-Gebiet ergeben. Betriebsbedingte Wirkungen sind zu erwarten und müssen in der Vorentwurfsplanung näher untersucht werden.

b) Mit welchen Maßnahmen kann die Tier- und Pflanzenwelt nachhaltig geschützt und bewahrt werden?

Infolge der betriebsbedingten Wirkungen könnten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sowie Ausgleichsmaßnahmen erforderlich werden. Diese müssen in der Vorentwurfsplanung näher untersucht werden.

c) Ist eine Untertunnelung des Wasserschutzgebietes in der Erlacher Au machbar?

Die Variante „Bahntrasse“ quert die Schutzzone III des Wasserschutzgebietes „Erlacher Au“ auf einer Länge von ca. 900 m. Der Bau von Straßen ist in der Schutzzone III bei Beachtung der Richtlinien für die Anlage von Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag) erlaubt. Straßeneinschnitte sind gem. RiStWag auf besonders begründete Ausnahmefälle zu beschränken. Gem. Wasserschutzgebietsverordnung vom 29.06.2005 sind in der Zone III Untertagebau sowie das Errichten von Tunnelbauten verboten.

4. Wie wirken sich die Erkenntnisse aus der Flutkatastrophe vom 01.06.2016 auf die Planungen hinsichtlich des Hochwasserschutzes beim Bau eines Autobahntunnels aus?

Die Erkenntnisse aus der Flutkatastrophe 2016 werden bei der Planung der „Bahntrasse“ berücksichtigt.

5. a) Mit welchen Immissionen wird im Bereich der Wohnbebauung in der Erlacher Au sowie der Reitanlage St. Leonhard gerechnet?

Die überschlägige Lärmberechnung im Zuge der Voruntersuchung ergab, dass die Bahntrasse beim Lärmschutz wesentlich günstiger abschneidet als die Variante „Ausbau der B 12“. Die Berechnung der Immissionswerte erfolgt in der Vorentwurfsplanung.

b) Welche Maßnahmen sind geplant, um die Anwohner zu schützen?

Wie in der Antwort auf Frage 5 a erwähnt, erfolgt die Dimensionierung der Lärmschutzanlagen in der Vorentwurfsplanung. Die Einhaltung der Grenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) kann voraussichtlich mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen erreicht werden.

6. a) Wie viele Hektar landwirtschaftlich genutzter Flächen sind von der bisher geplanten offenen Trassenführung betroffen und können nach dem Bau der A 94 nicht mehr wie bisher genutzt werden?

Die landwirtschaftlichen Grundstücke im Süden von Simbach am Inn werden auf einer Länge von 1,0 km durchschnitten. Bei einer durchschnittlichen Breite von 70 m (einschließlich Lärmschutzzeineinrichtungen) ergibt sich ein Flächenbedarf in diesem Abschnitt von 7 ha.

b) Welche Alternativen gibt es, die eine landwirtschaftliche Nutzung weniger einschränken?

Bei der Variante „Ausbau B 12“ gibt es im Bereich südlich Simbach keine neuen Durchschneidungen bei landwirtschaftlichen Nutzflächen. Da bei dieser Variante jedoch im Westen von Simbach eine große landwirtschaftliche Nutzfläche mittig durchschnitten wird, ist die Variante „Ausbau B 12“ insgesamt nicht günstiger.

7. a) Bis wann ist mit einer Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zu rechnen, da keine Planungsausschreibungen vorher erfolgen können?

Eine Planungsabstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), die Variante „Bahntrasse“ weiterzuverfolgen, liegt vor, d. h. die Planungsleistungen könnten ausgeschrieben werden. Die Stadt Simbach am Inn ist jedoch an den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer herangetreten und hat maximale Schutzmaßnahmen gefordert. Eine Antwort des Bundesministers zu den Forderungen der Stadt Simbach steht noch aus.

b) Welcher Zeitraum wird von der Entscheidung des BMVI bis zum Baubeginn angesetzt?

Der Zeitraum vom Beginn der Vorentwurfsplanung bis zum Baubeginn ist vor allem abhängig von der Dauer des Planfeststellungsverfahrens. Eine belastbare Aussage ist beim jetzigen Planungsstand nicht möglich.

8. a) Welche Pläne gibt es, die Bevölkerung bis zur Fertigstellung (15 Jahre) vor dem zunehmenden Verkehr zu schützen und die Belastungen abzumildern?

Bis zur Fertigstellung der A 94 muss sowohl der aktuelle als auch der bis dahin zu erwartende Straßenverkehr auf der bestehenden B 12 in ihrer Funktion als Bundesfernstraße abgewickelt werden. Unabhängig vom Bau der A 94 wird dort – wie an allen hochbelasteten Bundesstraßen – geprüft, inwieweit Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung im Rahmen der bundesweit geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen möglich sind. So wird derzeit insbesondere begutachtet, ob aufgrund des aktuellen und zu erwartenden Verkehrsaufkommens Investitionen in Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Simbach, etwa durch die Aufbringung eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags, möglich sind.

b) Unter welchen Voraussetzungen können Lärmschutzwände an der B 12 und Kreisverkehre an den Ortsausfahrten von Prienbach und Ering gebaut werden?

Für den Lärmschutz an bestehenden Straßen, an welchen keine bauliche Änderung erfolgt, gibt es das Mittel der Lärmsanierung. Die Lärmsanierung ist, in Abhängigkeit der Finanzierbarkeit, eine freiwillige Leistung des Betreibers der Straße, im Falle der Bundesstraße 12 also des Bundes, und darf erst ab klar geregelten Lärmbelastungswerten, den „Lärmsanierungsgrenzwerten“, gewährt werden. Art und Umfang der Maßnahmen hängen davon ab, an wie vielen Wohngebäuden entlang der B 12 diese Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten sind. Aus Gründen des Haushaltsrechts muss der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zwischen Aufwand und Nutzen gewahrt bleiben. Darüber hinaus spielen auch Fragen der technischen und zeitlichen Umsetzbarkeit eine Rolle bei der Frage, welche Maßnahmen ergriffen werden.

Der Bau von Kreisverkehren entlang der bestehenden B 12 scheidet aufgrund der hervorgehobenen Verkehrsbedeutung dieser weiträumigen Verkehrsachse sowie des

dominierenden Durchgangsverkehrs grundsätzlich aus. Mit zunehmender Fertigstellung der A 94 steigt diese Bedeutung als Verbindungsachse München – Passau noch weiter an. Zudem bestehen bezüglich der Verkehrssicherheit erhebliche Bedenken, auf der zügig befahrbaren und anbaufrei geführten B 12 derartige nicht zur Streckencharakteristik passende, punktuelle Einbauten anzulegen. Auch aus ökologischer Sicht erscheinen Kreisverkehre dort nicht sinnvoll, da der hohe Durchgangsverkehr mit einem außergewöhnlich hohen Schwerverkehrsanteil von ca. 2.000 Lkw/Tag ständig abbremsen und wieder anfahren müsste.