



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Ludwig Hartmann**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 14.06.2018

Nachfragen zum Projekt Ortsumfahrung Oberau im neuen Bundesverkehrswegeplan (Teil 1 und Teil 2)

Teil 1

Die Bundesstraße 23 bildet zusammen mit der B 17 eine wichtige Nord-Süd-Achse im Bundesstraßennetz und ist ein Teilstück der sog. Deutschen Alpenstraße. In Oberau mündet die B 23 in die B 2, auf der sie dann gemeinsam bis Garmisch-Partenkirchen verläuft. Vor Garmisch-Partenkirchen trennt sich die B 23 wieder von der B 2 und verläuft weiter in Richtung Ehrwald (Österreich). In der Begründung für die Wahl der Trasse des Projekts werden „vorgegebene Randbedingungen“ angeführt (vorhandene Kehre der bestehenden B 23 und Anschlussstelle B 2neu). Schon in der landesplanerischen Beurteilung des Raumordnungsverfahrens für die Verlegung der B 23 vom 19.03.1982 wurde die geplante Trasse, damals als Trasse A bezeichnet, von der Gemeinde Oberau bereits vehement abgelehnt. Auch das Landratsamt Garmisch-Partenkirchen, die Regierung von Oberbayern als höhere Naturschutzbehörde und das Landesamt für Umweltschutz lehnten die Trasse A ab. Die Regierung von Oberbayern kam zu dem zusammengefassten Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung, dass die Trasse A weder als Ortsumfahrung noch als Autobahnanschluss den Erfordernissen der Raumordnung entspricht. Die Oberforstdirektion München stellte fest, dass die geplante Verlegung der B 23 einen erheblichen Eingriff in den Bergwald darstellt. Neben dem zu erwartenden Flächenverlust gingen auf der gesamten Länge beidseitig der Trasse wichtige Waldfunktionen verloren. Die betroffenen Waldbestände erfüllten nach dem Waldfunktionsplan für die Region 17 insbesondere Bodenschutzfunktionen und bewahrten den zugehörigen besiedelten Talbereich vor Lawinen und Steinschlag. Der an die bestehende B 23 unmittelbar anschließende Abschnitt der Raumordnungstrasse sei durch Steinschlag und Lawinen besonders gefährdet, da die notwendige Schutzbestockung hangaufwärts teilweise fehle. Wegen der Siedlungsnähe diene das von der Planung betroffene Waldgebiet in besonderer Weise auch der Erholung und dem Fremdenverkehr. Nachdem die ursprünglich geplante Ostumfahrung von Oberau im Zuge der B 2 im Loisachtal durch die Umfahrung von Oberau im Berg ersetzt wurde, wurden auch die Umgehungen von Oberau im Zuge der B 23 neu überprüft und 1987 abgeschlossen. Es wurde damals nur eine die Trasse A ersetzende Nordumgehungen von Oberau untersucht, obwohl durch die veränderten Planungen bereits damals die Untersuchung einer Variante mit Anschluss der B 23 im Berg geboten gewesen wäre. Obwohl das Landesamt für Umwelt (LfU) und die Regierung von

Oberbayern als höhere Naturschutzbehörde weiterhin der Nordumgehungen (Trasse A) von Oberau nicht zustimmten und andere Verfahrensbeteiligte (Naturschutz, Forstwirtschaft) schwerste Bedenken äußerten, kommt die Regierung von Oberbayern zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben noch mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang gebracht werden könnte, wenn gewisse Maßgaben beachtet würden. In der Diskussion um den Ausbau der B 2 im Loisachtal, und die Umfahrung von Oberau, wurde schon 1990 von der Bürgerinitiative „Bürger bewahrt das Loisachtal (BBL)“ ein direkter Anschluss der B 23 in den Umgehungstunnel als Alternative vorgeschlagen. Mit diesem Anschluss würde m. E. sowohl die Durchschneidung des Mühlberges vermieden als auch der Durchgangsverkehr auf der B 23 komplett aus dem Ort genommen und kein Ortsteil von Oberau würde neu durch Immissionen belastet. Die Einmündung der B 23 in den Umfahrungstunnel würde dort am Bergfuß erfolgen, wo die von Ettal kommende Straße das Tal erreicht. Von einem Kreisel auf noch freiem Gelände würden die kurzen Zubringertunnel zu den beiden neuen Fahrrohren im Berg abzweigen. Die alte B 23 würde damit zur Ortsstraße. Die unterirdische Umfahrung von Oberau im Zuge der B 2 würde so zweifach genutzt. Auch die B 23 würde den Tunnel zur Umfahrung von Oberau nutzen und damit keine neue Trasse benötigen, die Umwege erzeugt, den für Oberau wichtigen Mühlberg durchschneidet und neue Immissionen in einem Ortsteil von Oberau bringt. Dem Grundsatz des Flächensparens würde meiner Ansicht nach so Genüge getan.

Aufbauend auf diesen Vorbemerkungen frage ich hiermit die Staatsregierung:

1. a) Wieso hält die Regierung von Oberbayern an der Trasse am Mühlberg fest, obwohl diese Trasse im Raumordnungsverfahren 1982 grundsätzlich verworfen wurde?
- b) Wieso hat die Regierung von Oberbayern im Raumordnungsverfahren 1987 die Mühlbergtrasse positiv beschieden, obwohl weiterhin erhebliche Bedenken aus der Sicht des Naturschutzes und der Forstwirtschaft bestanden?
- c) Warum wurde der ca. 160 m lange Tunnel im Bereich des Sandbichls, der im Raumordnungsverfahren 1987 als wesentlicher Bestandteil der Mühlbergtrasse gesehen wurde, im neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP), bzw. in der dafür vorgelegten Planung des Staatlichen Bauamts (SBA) Weilheim, aufgegeben?
2. a) Weshalb wurde, trotz verpflichtender Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans, Alternativen zu suchen, wenn ein Projekt sensible Bereiche berührt, wegen „vorgegebener Randbedingungen“, die Ettaler Kehre und das Nordportal des Umgehungstunnels, die für die Alternativtrasse keinerlei Relevanz haben, die Prüfung einer schon 1990 von der Bürgerinitiative BBL angelegten Alternative mit direkter Einmündung der B 23 in den im Bau befindlichen Umfahrungstunnel von Oberau nie durchgeführt?

- b) Wieso wurde die Alternative der Einbindung der B 23 in den direkt unter der B 23 verlaufenden Umfahrungstunnel von Oberau im Zuge der B 2 nicht in das laufende Planungsverfahren einbezogen, nachdem am 11.02.2010 die Umfahrung mit Tunnel für Oberau planfestgestellt wurde?
- c) Aus welchen Gründen haben die Planungsbehörden durch die sog. vorgegebenen Randbedingungen eine Alternative von vornherein ausgeschlossen und vermieden, ein neues Raumordnungsverfahren durchzuführen?
3. a) Welche Auswirkungen haben die von der B 23neu (Mühlbergtrasse) ausgehenden potenziellen Wirkungen, wie Veränderungen des Wasserhaushalts, Verkehrslärm, Staub- und Abgasemissionen, Trennwirkungen, verkehrsbedingte Mortalität, auf das unmittelbar angrenzende FFH-Schutzgebiet (FFH = Fauna-Flora-Habitat) „Auerberg, Mühlberg“ (DE 8432-302)?
- b) Sind die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Zulassung des Vorhabens nach § 43 Abs. 8 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) überhaupt gegeben, wenn eine zumutbare Alternative gegeben ist, die zu keinen oder wesentlich geringeren Beeinträchtigungen von geschützten Arten führt?
- c) Wurde ein Vergleich der Eingriffe in die Natur und Umwelt zwischen der Mühlbergtrasse und einer die Zerschneidung des Mühlberges vermeidenden Alternative durchgeführt?
4. a) Wurde eine vergleichende Lärmberechnung zwischen der Mühlbergtrasse und der angesprochenen Alternative durchgeführt?
- b) Mit welchem Ergebnis wurden die Kosten für die Schallschutzmaßnahmen bei der Mühlbergtrasse berechnet?
- c) Mit welcher Lärmbelastung ist bei Inversionswetterlagen zu rechnen?
5. a) Wurden die Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffe der Plantrasse in den Mühlberg und die für den Schutz des besiedelten Talbereiches notwendigen Baumaßnahmen der geschilderten Alternative gegenübergestellt?
- b) Wurde in Betracht gezogen, dass die als Begründung für die Mühlbergtrasse vor allem angeführte Trennung der westlichen und südlichen Ortsteile vom Hauptort Oberau durch die B 23 mit der angeführten Alternative beseitigt wäre?
- c) Wie wird gewertet, dass mit der vorliegenden Planung der Verkehr zum Industrie- und Einkaufsgebiet in Oberau nach wie vor durch den Ort Oberau geführt werden müsste?
6. a) Warum wurden die Bedenken und Einwände der Naturschutzbehörden (höhere und untere Naturschutzbehörden, LfU, Oberforstdirektion, Regionalplan 17 – RP 17, Landesentwicklungsplan – LEP) nicht zum Anlass genommen, die direkte Einbindung der B 23 am Fuße des Ettalerberges in die direkt darunter verlaufende Umfahrung von Oberau im Zuge der jetzt im Bau befindlichen B 2, in die Überlegungen für die B 23neu einzubeziehen?
- b) Welchen Unterschied in ihrer Länge hätten die Fahrstrecken zwischen der Plantrasse und der Alternative sowohl nach Norden (München) als auch nach Süden (Garmisch-Partenkirchen)?
- c) Wie würde sich die Verkehrsbelastungen jeweils bei den beiden Planungsalternativen im Ort entwickeln?
7. a) Wie fällt das Ergebnis eines Vergleichs zwischen Plantrasse und Alternative bei den Kenngrößen Verkehrsbelastung, Reisezeit, Abgasemissionen durch die Verkürzung der Fahrwege und die Verlegung der Trasse in den Berg aus?
- b) Bei welcher Verkehrslösung wäre die Anzahl der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner am geringsten?
- c) Welche volkswirtschaftlichen Nachteile hätte die Mühlbergtrasse gegenüber der alternativen Einbindung der B 23 in den neuen Umfahrungstunnel durch die längeren Wegstrecken vor allem für den Verkehr nach Süden, angesichts von ca. 10.000 km pro Tag (ca. 3,6 Mio. km pro Jahr) bei einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 13.000 zusätzlich unnötig gefahrenen Kilometern?
8. a) Welche konkreten geologischen Voruntersuchungen sind geplant, um die Qualität des Untergrunds zu erkunden?
- b) Wie wird sichergestellt, dass die Untergrundbeschaffenheit mangels eigenen geologischen Fachpersonals im Staatlichen Bauamt Weilheim nicht falsch eingeschätzt wird?
- c) Welche konkreten Unterlagen (Kartierungen, Bohrungen) zur Untergrundbeschaffenheit des Mühlberges liegen dem Staatlichen Bauamt Weilheim bereits vor?

Teil 2

Ich frage die Staatsregierung:

- Wie wird sichergestellt, dass das Staatliche Bauamt Weilheim Erkenntnisse aus Untersuchungen (Bohrungen), aus denen die Problematik der geplanten Trasse hervorgeht, anders als im Falle des Kramertunnels geschehen, veröffentlicht und entsprechend berücksichtigt?
- Welche Kosten werden inzwischen vom den Planungsbehörden für die Mühlbergtrasse angenommen?
 - Wie groß ist das Kostenrisiko für die Plantrasse, angesichts der z. T. extremen Hanglage, den notwendigen Einschnitten in den Berg, den Brückenbauwerken und den geologischen Verhältnissen?
 - Beziehen sich diese Kosten auf eine Trasse mit oder ohne Tunnel im Bereich Sandbichl?
- Wie hoch wäre die Kostendifferenz zwischen einer Lösung mit Tunnel und einer ohne Tunnel im Bereich Sandbichl?
 - Wie hoch werden dabei jeweils die Eingriffe in die Natur und des Flächenverbrauchs angesetzt?
 - Welche Kosten sind für einen Meter Zubringer-Tunnel der Alternative anzusetzen, die in Dolomitgestein verlaufen würde?

4. a) Wie groß ist der Flächenverbrauch für die geplante Trasse am Mühlberg im Vergleich zur vorgeschlagenen Alternative?
- b) Wie beurteilt die Staatsregierung den vermeidbaren Flächenverbrauch und den Erhalt der wertvollen Kulturlandschaft am Mühlberg in Oberau, angesichts der geschilderten und möglichen Alternative mit Einbindung der B 23 in den Umfahrungstunnel?
- c) Wie beurteilt die Staatsregierung das Projekt B 23 OU Oberau angesichts des in der Alpenkonvention festgelegten Übereinkommens, keine weiteren Straßen mehr aus- oder neu zu bauen (siehe Protokoll Verkehr, Artikel 3)?
5. a) Sollte nicht anstelle des Staatlichen Bauamtes Weilheim die Autobahndirektion Südbayern mit der Planung des Projektes B 23 OU Oberau beauftragt werden, da diese durch den Bau des Umfahrungstunnels von Oberau Erfahrung mit dem Tunnelbau und dem am Mühlberg anzutreffenden Gestein hat?
- b) Muss nicht angesichts der Versäumnisse bei der laufenden Planung für die B 23 neu ein neues Raumordnungsverfahren durchgeführt werden, bei dem ergebnisoffen die geschilderte Einbindung der B 23 in die Umfahrung von Oberau am Fuße des Ettalerberges geprüft wird?

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 22.07.2018

Nachfragen zum Projekt Ortsumfahrung Oberau im neuen Bundesverkehrswegeplan (Teil 1 und Teil 2)

Teil 1

Vorbemerkung:

Raumordnungsverfahren

In den 1980er-Jahren wurden zwei Raumordnungsverfahren (ROV) für die Verlegung der B 23 in Oberau durchgeführt, denen jeweils auch Verlegungen der B 2 im Loisachtal bzw. ein Ortstunnel zugrunde lagen. Gemäß der landesplanerischen Beurteilung von 1982 wurde für beide damals bewerteten Trassen zur Verlegung der B 23 festgestellt, dass diese nicht den Erfordernissen der Raumordnung entsprechen.

Aufgrund von wesentlichen Änderungen der Rahmenbedingungen wurde 1987 ein neues ROV beantragt und durchgeführt.

Im ROV von 1987 wurde – parallel zur Verlegung der B 2 (Teil A) – im Bereich Oberau eine ca. 1,2 km lange Verlegung der B 23 nördlich Oberau als integraler Bestandteil (Teil B) der Raumordnungsunterlagen landesplanerisch überprüft. Im Ergebnis wurde das Verfahren in Bezug auf die B 23 abgeschlossen. Demnach entsprach die B-23-Verlegung den Erfordernissen der Raumordnung, unter Berücksichtigung von fünf Maßgaben (landschaftsschonende und flächensparende Bauausführung, Erstellung eines landschaftspflegerischen Begleitplans für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen,

Begrenzung von Rodungen auf ein erforderliches Mindestmaß bzw. Ersatzaufforstungen, Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Walderschließung sowie ein bestmöglicher Immissionsschutz).

Die raumordnerische Gesamtabwägung von 1987 formuliert, dass „mit der Verlegung der B 23 nördlich ein direkter Anschluss einer stark belasteten, besonders für den Urlaubs- und Erholungsverkehr bedeutenden Bundesfernstraße an die im Zuge der Entwicklungsachse München – Garmisch-Partenkirchen verlaufende B 2 bzw. B 2neu bei gleichzeitiger erheblicher Entlastung des Ortes Oberau vom Durchgangsverkehr möglich ist.“ Weiter wird in der landesplanerischen Beurteilung ausgeführt, dass das Vorhaben damit der generellen (großräumigen) Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dient und daher in vollem Einklang mit den Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung gem. § 2 Abs. 1 OG und Art. 2 Nr. 8 Bayerisches Landesplanungsgesetz (BayLPIG) sowie den einschlägigen überfachlichen Zielen des LEP steht.

Die landesplanerisch positiv beurteilte Trasse hat auch heute noch ihre Gültigkeit. Abgesehen davon wäre es nach heutiger Rechtslage sehr fraglich, ob die ca. 1 km lange nördliche Verlegung der B 23, die sich ausschließlich auf dem Gemeindegebiet von Oberau befindet, ein erheblich überörtlich raumbedeutsames Vorhaben im Sinne des Art. 24 Abs. 1 BayLPIG wäre, das eine erneute landesplanerische Beurteilung veranlassen würde.

Aktueller Planungsstand

Die Ortsumfahrung von Oberau im Zuge der B 23 ist im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der höchsten Dringlichkeitsstufe, dem „Vordringlichen Bedarf“ enthalten. Es besteht damit ein uneingeschränkter Planungsauftrag. Dementsprechend hat das Staatliche Bauamt Weilheim im März 2017 die Planung der Ortsumfahrung Oberau wieder aufgenommen.

Grundlage der Planungsüberlegungen bildet eine Voruntersuchung, die im Zuge der Olympiabewerbung und der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans begonnen wurde. Darauf aufbauend wird derzeit eine neue und umfassende Variantenuntersuchung erstellt, in der alle sich aufdrängenden und zumutbaren Varianten ermittelt und sowohl in technischer als auch umweltfachlicher Hinsicht im Zuge einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) gegenübergestellt und bewertet werden.

Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan wurde nur eine der sich aufdrängenden Varianten stellvertretend für mehrere denkbare Lösungen aufgenommen und für die Bewertung herangezogen. Die noch ausstehende Entscheidung über die künftige Plantrasse wird jedoch unabhängig von der dort dargestellten Trassenführung ausschließlich nach fachlichen Kriterien getroffen. Sollten sich in der weiteren Planung wesentliche Änderungen gegenüber der bewerteten Trasse ergeben, ist unter Umständen in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine erneute gesamtwirtschaftliche Bewertung durchzuführen.

In der UVS werden die Auswirkungen aller infrage kommenden Trassenvarianten auf die Schutzgüter Menschen, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter ermittelt und dargelegt. Dazu sind zusätzlich zu den derzeit laufenden naturschutzfachlichen Kartierungen entsprechende Untersuchungen wie Lärm- und Immissions-

schutzberechnungen, Bodenuntersuchungen und Verkehrsuntersuchungen durchzuführen. Erst nach Vorlage und Bewertung aller Ergebnisse kann eine objektive Entscheidung über die künftige und weiter zu verfolgende Plantrasse gefällt werden.

Eine Beantwortung der Fragen, die sich bereits auf konkrete Plantrassen bzw. auf einen Vergleich dieser Plantrassen beziehen, kann daher erst nach Abschluss der Variantenuntersuchung erfolgen, wenn endgültige Ergebnisse und Gutachten vorliegen.

Auch die in der Schriftlichen Anfrage mehrfach angesprochene direkte Einbindung der B 23 in den B-2-Tunnel wird im Rahmen der Variantenuntersuchung eingehend überprüft.

1. a) Wieso hält die Regierung von Oberbayern an der Trasse am Mühlberg fest, obwohl diese Trasse im Raumordnungsverfahren 1982 grundsätzlich verworfen wurde?

Siehe Vorbemerkung.

b) Wieso hat die Regierung von Oberbayern im Raumordnungsverfahren 1987 die Mühlbergtrasse positiv beschieden, obwohl weiterhin erhebliche Bedenken aus der Sicht des Naturschutzes und der Forstwirtschaft bestanden?

Siehe Vorbemerkung.

c) Warum wurde der ca. 160 m lange Tunnel im Bereich des Sandbichls, der im Raumordnungsverfahren 1987 als wesentlicher Bestandteil der Mühlbergtrasse gesehen wurde, im neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP), bzw. in der dafür vorgelegten Planung des Staatlichen Bauamts (SBA) Weilheim, aufgegeben?

Siehe Vorbemerkung.

2. a) Weshalb wurde, trotz verpflichtender Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans, Alternativen zu suchen, wenn ein Projekt sensible Bereiche berührt, wegen „vorgegebener Randbedingungen“, die Ettaler Kehre und das Nordportal des Umgehungstunnels, die für die Alternativtrasse keinerlei Relevanz haben, die Prüfung einer schon 1990 von der Bürgerinitiative BBL angeregten Alternative mit direkter Einmündung der B 23 in den im Bau befindlichen Umfahrungstunnel von Oberau nie durchgeführt?

Siehe Vorbemerkung.

b) Wieso wurde die Alternative der Einbindung der B 23 in den direkt unter der B 23 verlaufenden Umfahrungstunnel von Oberau im Zuge der B 2 nicht in das laufende Planungsverfahren einbezogen, nachdem am 11.02.2010 die Umfahrung mit Tunnel für Oberau planfestgestellt wurde?

Siehe Vorbemerkung.

c) Aus welchen Gründen haben die Planungsbehörden durch die sog. vorgegebenen Randbedingungen eine Alternative von vornherein ausgeschlossen und vermieden, ein neues Raumordnungsverfahren durchzuführen?

Siehe Vorbemerkung.

3. a) Welche Auswirkungen haben die von der B 23neu (Mühlbergtrasse) ausgehenden potenziellen Wirkungen, wie Veränderungen des Wasserhaushalts, Verkehrslärm, Staub- und Abgasemissionen, Trennwirkungen, verkehrsbedingte Mortalität, auf das unmittelbar angrenzende FFH-Schutzgebiet (FFH = Fauna-Flora-Habitat) „Auerberg, Mühlberg“ (DE 8432-302)?

Die Frage kann noch nicht beantwortet werden. Siehe Vorbemerkung.

b) Sind die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Zulassung des Vorhabens nach § 43 Abs. 8 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) überhaupt gegeben, wenn eine zumutbare Alternative gegeben ist, die zu keinen oder wesentlich geringeren Beeinträchtigungen von geschützten Arten führt?

Siehe Vorbemerkung.

c) Wurde ein Vergleich der Eingriffe in die Natur und Umwelt zwischen der Mühlbergtrasse und einer die Zerschneidung des Mühlberges vermeidenden Alternative durchgeführt?

Die Variantenuntersuchung wird derzeit erstellt. Siehe Vorbemerkung.

4. a) Wurde eine vergleichende Lärmberechnung zwischen der Mühlbergtrasse und der angesprochenen Alternative durchgeführt?

Die Variantenuntersuchung wird derzeit erstellt. Siehe Vorbemerkung.

b) Mit welchem Ergebnis wurden die Kosten für die Schallschutzmaßnahmen bei der Mühlbergtrasse berechnet?

Die Frage kann noch nicht beantwortet werden. Siehe Vorbemerkung.

c) Mit welcher Lärmbelastung ist bei Inversionswetterlagen zu rechnen?

Die Frage kann nicht beantwortet werden. Siehe Vorbemerkung.

5. a) Wurden die Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffe der Plantrasse in den Mühlberg und die für den Schutz des besiedelten Talbereiches notwendigen Baumaßnahmen der geschilderten Alternative gegenübergestellt?

Die Variantenuntersuchung wird derzeit erstellt. Siehe Vorbemerkung.

b) Wurde in Betracht gezogen, dass die als Begründung für die Mühlbergtrasse vor allem angeführte Trennung der westlichen und südlichen Ortsteile vom Hauptort Oberau durch die B 23 mit der angeführten Alternative beseitigt wäre?

Die Variantenuntersuchung wird derzeit erstellt. Siehe Vorbemerkung.

- c) **Wie wird gewertet, dass mit der vorliegenden Planung der Verkehr zum Industrie- und Einkaufsgebiet in Oberau nach wie vor durch den Ort Oberau geführt werden müsste?**

Die Variantenuntersuchung wird derzeit erstellt. Siehe Vorbemerkung.

6. a) **Warum wurden die Bedenken und Einwände der Naturschutzbehörden (höhere und untere Naturschutzbehörden, LfU, Oberforstdirektion, Regionalplan 17 – RP 17, Landesentwicklungsplan – LEP) nicht zum Anlass genommen, die direkte Einbindung der B 23 am Fuße des Ettalerberges in die direkt darunter verlaufende Umfahrung von Oberau im Zuge der jetzt im Bau befindlichen B 2, in die Überlegungen für die B 23 neu einzubeziehen?**

Siehe Vorbemerkung.

- b) **Welchen Unterschied in ihrer Länge hätten die Fahrstrecken zwischen der Plantrasse und der Alternative sowohl nach Norden (München) als auch nach Süden (Garmisch-Partenkirchen)?**

Die Frage kann noch nicht beantwortet werden. Die Variantenuntersuchung wird derzeit erstellt. Siehe Vorbemerkung.

- c) **Wie würde sich die Verkehrsbelastungen jeweils bei den beiden Planungsalternativen im Ort entwickeln?**

Die Frage kann noch nicht beantwortet werden. Die Variantenuntersuchung wird derzeit erstellt. Siehe Vorbemerkung.

7. a) **Wie fällt das Ergebnis eines Vergleichs zwischen Plantrasse und Alternative bei den Kenngrößen Verkehrsbelastung, Reisezeit, Abgasemissionen durch die Verkürzung der Fahrwege und die Verlegung der Trasse in den Berg aus?**

Die Frage kann noch nicht beantwortet werden. Die Variantenuntersuchung wird derzeit erstellt. Siehe Vorbemerkung.

- b) **Bei welcher Verkehrslösung wäre die Anzahl der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner am geringsten?**

Die Frage kann noch nicht beantwortet werden. Die Variantenuntersuchung wird derzeit erstellt. Siehe Vorbemerkung.

- c) **Welche volkswirtschaftlichen Nachteile hätte die Mühlbergtrasse gegenüber der alternativen Einbindung der B 23 in den neuen Umfahrungstunnel durch die längeren Wegstrecken vor allem für den Verkehr nach Süden, angesichts von ca. 10.000 km pro Tag (ca. 3,6 Mio. km pro Jahr) bei einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 13.000 zusätzlich unnötig gefahrenen Kilometern?**

Die Frage kann nicht beantwortet werden. Die Variantenuntersuchung wird derzeit erstellt. Siehe Vorbemerkung.

8. a) **Welche konkreten geologischen Voruntersuchungen sind geplant, um die Qualität des Untergrunds zu erkunden?**

Grundsätzlich wird für die laufende Variantenuntersuchung auf die geologischen Untersuchungen für den Bau des B-2-Tunnels Oberau zurückgegriffen. Diese werden in Abhängigkeit von den jeweiligen Varianten weiter verdichtet.

- b) **Wie wird sichergestellt, dass die Untergrundbeschaffenheit mangels eigenen geologischen Fachpersonals im Staatlichen Bauamt Weilheim nicht falsch eingeschätzt wird?**

Die Leistungen, auf die das Staatliche Bauamt Weilheim fachlich und personell nicht ausgelegt ist, werden an qualifizierte externe Fachbüros vergeben.

- c) **Welche konkreten Unterlagen (Kartierungen, Bohrungen) zur Untergrundbeschaffenheit des Mühlberges liegen dem Staatlichen Bauamt Weilheim bereits vor?**

Es liegen dem Staatlichen Bauamt Weilheim derzeit die geologischen Untersuchungen der Autobahndirektion Südbayern vor, die im Zuge des Projekts B 2, Tunnel Oberau, erstellt wurden.

Teil 2

Vorbemerkung:

Siehe Vorbemerkung zu Teil 1.

1. **Wie wird sichergestellt, dass das Staatliche Bauamt Weilheim Erkenntnisse aus Untersuchungen (Bohrungen), aus denen die Problematik der geplanten Trasse hervorgeht, anders als im Falle des Kramertunnels geschehen, veröffentlicht und entsprechend berücksichtigt?**

Das Staatliche Bauamt Weilheim wird die Ergebnisse der Variantenuntersuchung sowie der nachfolgenden Planungsschritte in gebotener Form und Umfang der Öffentlichkeit vorstellen.

2. a) **Welche Kosten werden inzwischen vom den Planungsbehörden für die Mühlbergtrasse angenommen?**

Die der Anmeldung zum Bedarfsplan zu Grunde gelegte Variante der OU Oberau ist mit Gesamtkosten von 9,1 Mio. Euro im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten.

- b) **Wie groß ist das Kostenrisiko für die Plantrasse, angesichts der z. T. extremen Hanglage, den notwendigen Einschnitten in den Berg, den Brückenbauwerken und den geologischen Verhältnissen?**

Die Frage kann zum aktuellen Planungsstand nicht beantwortet werden. Siehe Vorbemerkung.

- c) **Beziehen sich diese Kosten auf eine Trasse mit oder ohne Tunnel im Bereich Sandbichl?**

Die zu 2 a genannten Kosten beziehen sich auf eine Trassenvariante ohne Tunnel.

3. a) **Wie hoch wäre die Kostendifferenz zwischen einer Lösung mit Tunnel und einer ohne Tunnel im Bereich Sandbichl?**

Die Frage kann zum aktuellen Planungsstand nicht beantwortet werden. Die Variantenuntersuchung wird derzeit erstellt. Siehe Vorbemerkung.

b) Wie hoch werden dabei jeweils die Eingriffe in die Natur und des Flächenverbrauchs angesetzt?

Die Frage kann zum aktuellen Planungsstand nicht beantwortet werden. Die Variantenuntersuchung wird derzeit erstellt. Siehe Vorbemerkung.

c) Welche Kosten sind für einen Meter Zubringer-Tunnel der Alternative anzusetzen, die in Dolomitgestein verlaufen würde?

Pauschale Aussagen zu Tunnelbaukosten in Dolomitgestein sind nicht möglich, da diese von zahlreichen Faktoren abhängen.

4. a) Wie groß ist der Flächenverbrauch für die geplante Trasse am Mühlberg im Vergleich zur vorgeschlagenen Alternative?

Die Frage kann zum aktuellen Planungsstand nicht beantwortet werden. Die Variantenuntersuchung wird derzeit erstellt. Siehe Vorbemerkung.

b) Wie beurteilt die Staatsregierung den vermeidbaren Flächenverbrauch und den Erhalt der wertvollen Kulturlandschaft am Mühlberg in Oberau, angesichts der geschilderten und möglichen Alternative mit Einbindung der B 23 in den Umfahrungstunnel?

Die Frage kann zum aktuellen Planungsstand nicht beantwortet werden. Die Variantenuntersuchung wird derzeit erstellt. Siehe Vorbemerkung.

c) Wie beurteilt die Staatsregierung das Projekt B 23 OU Oberau angesichts des in der Alpenkonvention festgelegten Übereinkommens, keine weiteren Straßen mehr aus- oder neu zu bauen (siehe Protokoll Verkehr, Artikel 3)?

Das Projekt B 23 OU Oberau widerspricht – unabhängig von der gewählten Variante – nicht den Zielsetzungen der Alpenkonvention, Protokoll Verkehr. Dass keine weiteren Straßen mehr aus- oder neu zu bauen seien, ist daraus nicht abzuleiten.

Für die OU Oberau besteht durch die Einstufung im „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplans ein bundesgesetzlicher Planungsauftrag.

5. a) Sollte nicht anstelle des Staatlichen Bauamtes Weilheim die Autobahndirektion Südbayern mit der Planung des Projektes B 23 OU Oberau beauftragt werden, da diese durch den Bau des Umfahrungstunnels von Oberau Erfahrung mit dem Tunnelbau und dem am Mühlberg anzutreffenden Gestein hat?

Nein, die für die B 23 zuständige Straßenbaubehörde ist das Staatliche Bauamt Weilheim. Es wird ein umfangreicher gegenseitiger Erfahrungsaustausch zwischen dem Staatlichen Bauamt Weilheim und der Autobahndirektion Südbayern stattfinden.

b) Muss nicht angesichts der Versäumnisse bei der laufenden Planung für die B 23 neu ein neues Raumordnungsverfahren durchgeführt werden, bei dem ergebnisoffen die geschilderte Einbindung der B 23 in die Umfahrung von Oberau am Fuße des Ettalerberges geprüft wird?

Nein, siehe Vorbemerkung. Versäumnisse bei der laufenden Planung liegen nicht vor.