



Pressemitteilung

München,
26.8.2009
PM 35/09/FA
Verkehr

**BN zur Autobahn A7-Eröffnung
Nesselwang-Füssen:**

Trauer um Heimatverlust, Natur- zerstörung, Klimaschädigung und Steuergeldverschwendung

Am 1. September wird das letzte Teilstück der A7 zwischen Nesselwang und Füssen freigegeben werden. Der Bund Naturschutz hatte sich 30 Jahre lang gemeinsam mit Landwirten und Heimatfreunden für die ökologisch verträglichere Variante einer 2-spurigen Bundesstraße zur Entlastung von Pfronten, Nesselwang und Seeg eingesetzt. Da der Grenztunnel bei Füssen und die Fortführung der A7 nur einbahnig ist und auf Grund der Verpflichtungen in der Alpenkonvention auch in Zukunft nicht mehrbahnig ausgebaut wird, stellt die 4-spurige A7 keinen Lückenschluss im Autobahnnetz dar. Der Stau wird dadurch nur 16km an das Autobahnende auf Kosten von Natur und Landschaft verlagert. Der BN geht davon aus, dass das Straßennetz im Allgäu zusammen mit der B19 Eröffnung bei Immenstadt abgeschlossen ist. Weitere naturzerstörerische Planungen im Bundesverkehrswegeplan wie ein B17 Neubau zwischen Steingaden und Füssen oder eine B308 Ortsumgehung Immenstadt sind aus dem Plan zu streichen.

„Durch den Bau der A7 wurde viel Heimat zerstört“ sagt der geborene Ostallgäuer Prof. Dr. Hubert Weiger, Landesvorsitzender des Bundes Naturschutz in Bayern e.V., anlässlich der Eröffnung.

„Schützenswerteste Heimatlandschaften im Allgäu werden für ein unsinniges Neubauprojekt geopfert.“ Aus vielfältigen Gründen wäre eine Bundesstraßenlösung die bessere Variante gewesen:

- 1) Durch den Autobahnbau wurden 2 bedeutsame Moore zerstört: Das Enzenstettener Quellmoor, ein Biotop von europäischer Bedeutung, konnte trotz Talbrücke nicht gerettet werden. Das Wassenmoos bei Füssen trocknet seit dem Autobahnbau aus.



- 2) Intakte Erholungsgebiete des Alpenvorlandes, wie das Hopfensee-Westufer oder das Wandergebiet Senkele/Alpe Beichelstein werden verlärmert und zerschnitten.



- 3) Über 300 ha Land wurden versiegelt.



- 4) Der Straßenneubau ist klimaschädlich. Allein auf dem Neubaubauabschnitt werden pro Tag bis zu 120 Tonnen Kohlendioxid ausgestoßen.
- 5) Der Ausbaustandard und die Linienführung sind aus verkehrlichen Gründen unsinnig. Durch den 4-spurigen Weiterbau bis Füssen wird der Engpass und das Staurisiko nur um wenige Kilometer verlagert. Am Füssener Grenztunnel besteht die Gefahr eines Unfallschwerpunktes. Die Linienführung mit der 90 Grad-Kurve nordöstlich von Hopferau diente einem geplanten Anschluss einer B17neu aus Steingaden, die aus landschaftlichen und ökologischen Gründen nie Wirklichkeit werden darf. Dadurch wurde unnötigerweise zusätzlich Natur zerstört und Steuergelder vernichtet.

Fazit:

Durch eine zweispurige Bundesstraßenlösung wären die vom Durchgangsverkehr belasteten Orte deutlich schneller entlastet, Steuermittel in Millionenhöhe gespart und Natur und Landschaft geschont worden.

Für Rückfragen:

Richard Mergner
BN-Landesbeauftragter
Tel: 0911-81878-15, Mobil: 0171-6394370
richard.mergner@bund-naturschutz.de

Thomas Frey
Regionalreferent für Schwaben
Tel: 089-548298-64, Mobil: 0160-95501313
thomas.frey@bund-naturschutz.de

Anlage: Chronologie A 7 Neubau bis Füssen“

- 60er-Jahre: Entstehen der Planung
- Anfang der 70er Jahre: Raumordnungsverfahren (ROV), das in 6 Monaten durchgezogen wurde
- 1979: Abschluss eines ergänzenden ROV
- 1981 Beginn der Planfeststellung, Erstellung des landschaftspflegerischen Begleitplans
- 1982/83: Planänderung
- seit den 80er Jahren: Vorschläge des BN und anderer für alternative Trassenvarianten
- 1985 Planfeststellungsbeschluss, gegen den 5000 Einwendungen eingereicht wurden und rund 170 Klagen erhoben wurden (v.a. Landwirte und auch der BN)
- 1990: Beschluss des Bundesverwaltungsgerichtshofes: Zweifel an der Rechtmäßigkeit
- 1991: ergänzender Planfeststellungsbeschluss, gegen den wiederum Klagen eingereicht wurden und der später aufgehoben wurde.
- 1993: Ergänzender Planfeststellungsbeschluss ohne Beteiligung des BN und ohne Entscheidung über zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Es wurden 54 Klagen erhoben.
- 1996 Bundesverwaltungsgericht: Beteiligung BN ist nachzuholen und neue „ergebnis-offene“ Entscheidung unter Einbeziehung aller Alternativen zu treffen
- 1997: Einleitung der nachträglichen Beteiligung des BN und erneute Einwendung des BN, Vorlage zahlreicher Gutachten und modifizierter Alternativtrassen
- Das Verfahren ruhte wegen der Rechtsunsicherheit in Bayern bzgl. europäischer Schutzgebiete (Natura 2000)
- 1999: Freigabe des zweispurigen Grenztunnels Füssen
- 02.08.2000: Fortsetzung der Beteiligung des BN unter Übersendung weiterer Unterlagen
- 20.12. 2000: Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Schwaben zur nachträglichen Beteiligung des BN
- 19.01.2001: Klage des BN und LBV gegen diesen Beschluss vor dem Bayr. Verwaltungsgericht
- 14.05.2001: Einleitung des Beteiligungsverfahrens für die ergänzende Planfeststellung für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Lärmschutzmaßnahmen zur Erfüllung der Vorbehalte des Planfeststellungsbeschlusses von 1993 !
- 07.08.2001: Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes: Ablehnung der Klagen des BN und des LBV
- 25.08.2002: letzter Ergänzender Planfeststellungsbeschluss zu Lärmschutz, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Talbrücke Enzenstetten und Tunnel Reinertshof.

- 30.07 2002: Ablehnung des Antrages des Bund Naturschutz auf Baustopp durch den Bayer. Verwaltungsgerichtshof.
- 18.09.2002 Baubeginn