

Regierung von Oberbayern  
80534 München

Vorab per Fax 089 2176 2914

Landesverband Bayern  
des Bundes für Umwelt  
und Naturschutz  
Deutschland e.V.

Landesfachgeschäftsstelle  
München  
Pettenkoferstr. 10 a / I  
80336 München  
Tel. 089/54 82 98 63  
Fax 089/54 82 98 18  
fa@bund-naturschutz.de  
www.bund-naturschutz.de

Ihr Zeichen      ROB-3-4354.32\_01-2-3-455  
Datum            15.06.2020  
Unser Zeichen    VE-AB-A8 Achenmühle-Bernauer Berg 1. Tektur (xx/2020)  
Datum            03.09.2020

**A 8 Rosenheim- (Salzburg):**  
**6-streifiger Ausbau zwischen Achenmühle und Bernauer Berg**  
**Bau-km 67+747 bis Bau-km 75+575**  
**1. Tektur vom 17.12.2019**  
**Planfeststellung nach §§ 17.17a FStrG i.V.m. Art. 72 ff BayVwVfG**  
**- Anhörungsverfahren-**

**Hier: Stellungnahme des BUND Naturschutz in Bayern e.V. (BN)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Beteiligung am o. g. Verfahren und nehmen zur vorliegenden Tektur wie folgt Stellung:

Die Autobahndirektion Südbayern beantragte am 31.07.2014 die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für den 6-streifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg. Die Berücksichtigung der aus der Planauslegung und den Erörterungsterminen vorliegenden Anregungen und Einwendungen hat zu Änderungen bzw. Ergänzungen der bisherigen Planfeststellungsunterlagen geführt.

Dadurch ergeben sich wesentliche Änderungen, zu denen wir unten im Einzelnen Stellung nehmen werden.

Da die in der Stellungnahme des BUND Naturschutz vom 04.11.2014 und die im Erörterungstermin vom 15.07.2016 vorgebrachten Argumente sich nicht in der Tektur Planung wiederfinden, halten wir unsere Stellungnahme vom 04.11.2014 und die Ausführungen am Erörterungstermin am 15.07.2016 weiterhin aufrecht.

**Der BUND Naturschutz lehnt daher die den geplante 6-streifige Ausbau der BAB A 8-Ost zwischen Achenmühle und Bernauer Berg (Bau-km 67+747 bis Bau-km 75+575) mit dem Regelquerschnitt RQ 36 sowie den daraus resultierenden Änderungen des Wegenetzes nach wie vor ab.**

**Der vorgesehene 6+2-Ausbau (6 Fahrstreifen und beidseitige Seitenstreifen) der BAB A 8-Ost von Rosenheim bis zur Bundesgrenze ist nach Ansicht des BN insgesamt nicht zu rechtfertigen. Eine echte Alternativenprüfung (Ausbau 4+2) wurde nicht durchgeführt und mit dem geplanten Vollausbau sind erhebliche Zusatzbelastungen für die Umwelt und die Menschen vor Ort, trotz der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen vorprogrammiert. Durch massive, nicht kompensierbare Eingriffe in Natur und Landschaft, würde der betroffene Voralpenraum praktisch völlig umgebaut, technisch überformt und über viele Jahre zu einer riesigen Baustelle degradiert. Und das vor allem deshalb, um das hohe Verkehrsaufkommen an einigen Urlaubswochenenden etwas flüssiger zu bewältigen. Wir halten diese Planungsbeurteilung für falsch, nicht nachhaltig und nicht zukunftsfähig und lehnen das Projekt daher mit aller Entschiedenheit ab.**

**Zum vorliegenden Verfahren erhebt der BN im Einzelnen folgende Einwände:**

#### **1. Tektur im Widerspruch zu internationalen und nationalen Klimaschutzabkommen und -gesetzen**

- Mit dem Pariser Klimaschutzabkommen vom Dez. 2015 soll erreicht werden, dass die Erderwärmung im Vergleich zum vorindustriellen Niveau auf deutlich unter zwei Grad Celsius, idealerweise auf 1,5 Grad begrenzt wird. Diese Obergrenzen sind damit erstmals in einem völkerrechtlichen Vertrag verankert.
- **Das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) und der deutsche Klimaschutzplan 2050 haben u.a. das Ziel, den verkehrsbedingten jährlichen Treibhausgasausstoß von 150 in 2020 auf 95 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalente bis 2030 zu senken. Mit einem Paket aus Förderung der Elektromobilität, Stärkung der Bahn und des ÖPNV sowie CO<sub>2</sub>-Bepreisung soll das erreicht werden.**
- Die Bundesrepublik hat sich auf dem Klimagipfel der UN am 23. September 2019 dazu bekannt, die Treibhausgasneutralität bis 2050 als langfristiges Ziel zu verfolgen.
- Als sehr effektive und kostengünstige Klimaschutzmaßnahme wird es zu einem Tempolimit kommen. Z.B. senkt ein Tempolimit von 130 km/h die CO<sub>2</sub>-Emissionen um knapp zwei Mio. Tonnen und würde zusätzlich jährlich 140 Todesfälle durch Unfälle verhindern.

**Weder die Pariser Klimaschutzvereinbarung noch der deutsche Klimaschutzplan wurden bei der Tektur berücksichtigt. Vor diesem Hintergrund halten wir die Weiterführung des Planfeststellungsverfahrens (PFV) zum jetzigen Zeitpunkt für unverantwortlich und unzulässig. Dieses Ziel verlangt einen erweiterten Denkansatz und nicht die**

**Fortschreibung von Bestandszahlen. Die Planung muss deshalb an die neuen Bedingungen angepasst werden.**

**2. Verkehrsprognose 2030 vom 13.5.2018 unzureichend**

Abschnitt	Prognose DTV 2025 Kfz/24 h	SV-Anteil %	Prognose DTV 2030 Kfz/24 h 8.5.2013	SV-Anteil %	Prognose DTV 2030 Kfz/24 h 13.5.2018	SV-Anteil %
AS Rosenheim – AS Rohrdorf	72.000	15,0 %	70.300	10,9 %	78.300	10,3 %
AS Rohrdorf – AS Achenmühle	67.900	16,0 %	65.600	11,0 %	73.600	10,4 %
AS Achenmühle -AS Frasdorf	67.300	16,0 %	65.000	11,1 %	73.000	10,5 %
AS Frasdorf – AS Bernau	64.500	16,0 %	62.400	11,5 %	70400	10,8 %

Die Verkehrsprognose 2030 vom 13.5.2019 geht von einer Steigerung des Verkehrsaufkommens von 8.000 KFZ/24 h im Vergleich zur Progose vom 8.5.2013 aus. Eine Begründung für die Entwicklung fehlt. Die Prognose überträgt die Entwicklung der Vergangenheit auf die Zukunft und berücksichtigt nicht aktuelle Forderungen und Entwicklungen.

Unserer Ansicht muß folgendes berücksichtigt werden:

- Verkehrsveränderungen bedingt durch das Pariser Klimaschutzabkommen, dem deutschen Klimaschutzgesetz und dem deutsche Klimaschutzplan 2050
- Zunahme der E-Mobilität und die daraus resultierenden Verkehrsveränderungen **Die Förderung der Elektromobilität ist Bestandteil des Bundes-Klimaschutzgesetzes und des Klimaschutzplanes 2050.** Ziel der Bundesregierung ist, dass bis 2030 sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeuge in Deutschland zugelassen werden und es sollen bis 2030 insgesamt eine Million Ladepunkte zur Verfügung stehen. Da die Fahrweise erheblichen Einfluss auf die Reichweite von E-Autos hat: „Viel Vollgas leert den Akku besonders schnell“, gehen Fachleute davon aus, dass die Geschwindigkeit auf der Autobahn sinkt und so die Kapazität der Autobahn steigt.
- Neben der Kapazitätssteigerung durch ein Tempolimit von 130 km/h würden die CO2-Emissionen um knapp zwei Mio. Tonnen gesenkt und zusätzlich jährlich 140 Todesfälle durch Unfälle verhindern.
- Kapazitätssteigerung der Autobahn durch Entwicklungen von Assistenzsystemen und die Möglichkeiten des teil- und hochautomatisierten Fahrens sowie der zunehmenden Vernetzung der Fahrzeuge untereinander, die von der bayrischen Verkehrspolitik stark befürwortet wird.  
Die Leistungsfähigkeit der Querschnitte wird dadurch auch erheblich zunehmen, so dass nicht nur Spuren, sondern auch deren Breiten reduziert werden können. Dabei braucht es nur 2 Spuren, links schmal und schnell, rechts etwas breiter (Lkw, Verflechtung) und langsamer. Bereits 1994 waren z.B. bei den Autobahnprojekten „Erfurt-Schweinfurt“ und „Lichtenfels-Coburg“ schmälere Spuren im Gespräch. Die Verschmälerung der sechsspurig Autobahn reduziere die Gesamtkosten um 8%, sagte der damalige Innenminister Beckstein.
- Die Auswirkungen der fertig gestellten A94 und der geplante Ausbau der A3
- Die Optimierung des Schienengüterverkehrs (Masterplan Schienengüterverkehr) und der in weiten Teilen zweigleisige Ausbau und die durchgehende Elektrifizierung der Bahnstrecke München - Mühldorf - Freilassing/Salzburg

- Die aus Klimaschutzgründen notwendige Verlagerung von Teilen des motorisierten Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene reduziert den Straßenverkehr und bietet zusätzlich erhebliche Treibhausgas-Vermeidungspotentiale.
- Die durch die Corona-Krise bedingte Neubewertung von Lieferketten, die eine Reduzierung des Just in Time-Güterverkehrs zur Folge haben wird
- Die Erfahrungen mit Homeoffice und Videokonferenzen (Digitalisierung) werden auch im Pkw-Bereich zu Reduzierungen führen.

Aus diesen Gründen betrachten wir die Verkehrsprognose als nicht zutreffend und halten weiterhin den 4-streifigen Ausbau + Standstreifen für ausreichend.

### 3. Flächenverbrauch und Bodenzerstörung

*Im neuen Bayerischen Landesplanungsgesetz wird bis spätestens 2030 eine Richtgröße von nur noch 5 ha pro Tag für die Inanspruchnahme von Flächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke angestrebt.*

*Auch das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) fordert den Erhalt unbebauter Landschaftsteile: „Der Vermeidung ihrer Versiegelung und Zerschneidung kommt – auch im Interesse der nachfolgenden Generationen – große Bedeutung zu.“*

*Im § 4 BbodSchG, Abs. 1 wird gefordert: „Jeder, der auf den Boden einwirkt, hat sich so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden.“*

Den Flächenverbrauch für dem geplanten 6+2 Ausbau haben wir bereits in unserer SN vom 4.11.2014 sowie beim Erörterungstermin 15.07.2016 moniert.

Flächenbilanz der 1. Tektur

geplanter Gesamtumfang	123,00 ha (bisher 118 ha)
dauerhaft beanspruchte Fläche	57,74 ha
Neuversiegelung	22,51 ha (bisher 19 ha)
Entsiegelung	7,72 ha
Mehrversiegelung	14,79 ha
Verlust an landwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen	24,87 ha
- für Straßenflächen	20,07 ha
- für Kompensationsmaßnahmen	4,80 ha
Verlust an landw. extensiv/ naturnahe genutzter Flächen	12,99 ha
- für Straßenflächen	4,60 ha
- für Kompensationsmaßnahmen	8,39 ha

Wir verweisen auf unsere SN vom 4.11.2014 und fordern weiterhin die Ausbauvariante 4+2, die erheblich geringere Eingriffe in Natur und Umwelt zur Folge hat und eine ausreichende Verbesserung der Verkehrsqualität im Vergleich zu jetzigem Zustand der A8 bewirken. Die umfangreichen Beeinträchtigungen durch den geplanten 6-streifigen Ausbau der A8 mit dem Querschnitt RQ 36 sind daher vermeidbar und zu unterlassen, auch weil der Verlust von 24,87 ha landwirtschaftlicher Fläche nicht zu rechtfertigen ist und die Existenz landwirtschaftlicher Betriebe bedroht.

## 4. Negative Umweltauswirkungen

### 4.1 Zunahme der Lärmbelastung:

Die Vorzugsvariante „nur lärmindernder Belag“ für den Abschnitt Hötzing halten wir für absolut unzureichend. Da der Zeitpunkt des Ausbaus des Abschnitts Bernauer Berg bis AS Felden nicht bekannt ist, ist die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen im Übergangsbereich zwischen Vollausbau und Bestand in Bernau/ OT Hötzing zwingend notwendig.

### 4.2 Streusalzeintrag

Die Untersuchungen zum Streusalzeintrag beruhen auf vielen Annahmen. Für fehlerhaft halten wir den Faktor  $a = 1,5$  für Ausbau von vier- auf sechsspurig, da die Bestandstrecke eine Fahrbahnbreite vom  $2 \times 7,5$  m hat, während die neue Fahrbahnbreite einschl. Standstreifen und ohne Randstreifen  $2 \times 13,75$  m beträgt. Die Gutachten für Becken 7 und 8 sind entsprechend neu zu rechnen und zu bewerten.

### 4.3 Baubedingter CO<sub>2</sub>-Ausstoß

Um das Ziel des Pariser Klimaschutzabkommens zu erreichen und die Erderwärmung im Vergleich zum vorindustriellen Niveau auf deutlich unter zwei Grad Celsius, idealerweise auf 1,5 Grad zu begrenzen, sind alle Formen des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes zu reduzieren. Des Klimaschutzgesetzes sieht für den Sektor Industrie und Bau vor den **jährlichen Treibhausgasausstoß von 186 in 2020 auf 140 Mio. t. CO<sub>2</sub>-Äquivalente bis 2030 zu senken.**

*Gemäß § 1 (5) S. 2 und § 1a (5) BauGB soll den Erfordernissen des Klimaschutzes sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen werden.*

*Der LEP will „Wälder und Moore als natürliche Kohlendioxidspeicher erhalten“.*

Durch die dauerhafte Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen und Wäldern sowie durch die Versiegelung von Böden werden wichtige CO<sub>2</sub>-Senken vernichtet und die durch Materialeinsatz und Bau erzeugten Emissionen von CO<sub>2</sub> und weiteren klimaschädlichen Gasen tragen zur Steigerung der Klimaerwärmung bei.

Auch diese Bewertung spricht für einen maßvollen 4 + 2 Ausbau.

### 4.4 Mikroplastikeintrag

Im November 2019 veröffentlichte das Bayerischen Landesamts für Umwelt die Pilotstudie „Mikroplastik in bayerischen Seen“ in der u.a. über die Verschmutzung des Chiemsees mit Mikroplastik berichtet wird. Mit etwa 1.230 g/Person/Jahr stellt Reifenabrieb laut BUNDESNITIATIVE MIKROPLASTIK die größte Quelle für Mikroplastik in Deutschland dar.

Das Straßenabwasser zwischen Rosenheim und Bernauer Berg fließt breitflächig über die Bankette ins angrenzende Gelände und soll dort im Untergrund versickert, bzw. wird in Entwässerungsabschnitten gesammelt und Sammelbecken zugeführt.

Um den Eintrag von Mikroplastik in Form von Reifenabrieb zu reduzieren, sollte das gesamte Entwässerungskonzept mit dem Ziel der Minimierung von Mikroplastikeintrag überarbeitet

werden. Außerdem sind alle Regenrückhaltebecken zwischen Rosenheim und Bernauer Berg mit effektiven Mikroplastik-Filtern auszurüsten.

Zu beachten ist außerdem, dass ein Tempolimit einen erheblichen Beitrag zur Reduktion von Mikroplastik sowie sonstige Gas- und Stoff-Emissionen darstellt.

## **5. Auswirkungen auf Natur und Landschaft**

### **5.1 Verstöße gegen das Bundesnaturschutzgesetz**

Die erste Tektur führt zu folgenden Änderungen

- Durch den Ausbau der A8 im Abschnitt Achenmühle – Bernauer Berg kommt es zu
- folgenden Flächeninanspruchnahmen (dauerhaft und vorübergehend) sowie
- Flächenumwandlungen:
- ca. 22,5 (bisher 19,2 ha Neuversiegelung von bislang nicht befestigten Flächen, davon ca. 9,5 ha innerhalb des bestehenden Straßenkörpers (Kategorie A1.1b) und 13,0 ha zusätzliche Flächen (Kategorie A1.2)
- ca. 18,4 (bisher 6,0) ha zusätzliche Überbauung von bislang nicht befestigten oder überbauten Flächen (Kategorie A2.2)
- ca. 18,7 ha Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtungsflächen als vorübergehende Flächeninanspruchnahme (Kategorie C1)
- ca. 4,7 ha vorübergehende Flächeninanspruchnahme für Geländeangleichungen (Kategorie C2)
- ca. 27 (bisher 25,3) ha Ausgleichs- / Ersatzflächen (einschl. kombinierter waldrechtlicher und kombinierter CEF- Maßnahmen) (Kategorie B1), davon ca. 1,4 ha durch Entsiegelung und Umwidmung nicht mehr benötigter Flächen des bestehenden Straßenkörpers (Kategorie B1a, B1b)
- ca. 1,1 ha eigenständige CEF- Maßnahmen mit temporärer Flächeninanspruchnahme (zeitlich beschränkter Nutzungsverzicht) (Kategorie B3)
- ca. 1,9 ha eigenständige waldrechtliche Ausgleichsmaßnahmen (Kategorie B2), davon ca. 1,1 ha durch Entsiegelung und Umwidmung nicht mehr benötigter Flächen des bestehenden Straßenkörpers (Kategorie B2a, B2b)
- dagegen werden ca. 3,8 ha nicht mehr benötigte Fahrbahn- und Straßennebenflächen der Straße entzogen und nach erfolgter Entsiegelung und Rekultivierung anderen Raumnutzungen zur Verfügung gestellt (Kategorie D)

**Gemäß § 15 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffes verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind nach Satz 2 vermeidbar, wenn der mit dem Eingriff verfolgte Zweck mit anderen zumutbaren Alternativen am gleichen Ort ohne oder mit geringerer Beeinträchtigung erreicht werden kann.**

**Die Ausbauvariante 4+2 hätte erheblich geringere Eingriffe in Natur und Landschaft zur Folge und würde eine ausreichende Verbesserung der Verkehrsqualität im Vergleich zum jetzigen Zustand der A8 bewirken. Die umfangreichen Beeinträchtigungen durch den geplanten 6-streifigen Ausbau der A8 mit dem Querschnitt RQ 36 sind daher vermeidbar und zu unterlassen, auch weil der Verlust von 24,87 ha landwirtschaftlicher Fläche nicht zu rechtfertigen ist und die Existenz landwirtschaftlicher Betriebe bedroht.**

## 5.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Der Grundsatz 6 aus „Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben“ (BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR LANDESENTWICKLUNG UND UMWELTFRAGEN / OBERSTE BAUBEHÖRDE IM BAYERISCHEN STAATSMINISTERIUM DES INNERN 1993) heißt wie folgt:

„Abstand der Ausgleichs- bzw. Ersatzflächen vom Fahrbahnrand

6.1 - Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen in Form der Neu- oder Wiederschaffung von Biotopen mit faunistischer Bedeutung sollen

6.1.1 - bei Maßnahmen für Tierarten mit besonderen Lebensraumsprüchen bzw. störungsempfindlichen Tierarten mindestens 50 m Abstand vom Rand aufweisen bzw. außerhalb der erweiterten Beeinträchtigungszone (vgl. Grundsatz 5.2) liegen,

6.1.2 - im Übrigen außerhalb der Beeinträchtigungszone von 10 - 50 m Breite (vgl. Grundsatz 5.1) bzw. der erweiterten Beeinträchtigungszone (vgl. Grundsatz 5.2) liegen.

6.2 - Soweit Maßnahmen in begründeten Ausnahmefällen innerhalb der Beeinträchtigungszone bzw. der erweiterten Beeinträchtigungszone (vgl. Grundsatz 5.2) liegen, ist die verminderte Qualität durch eine Verdoppelung der Ausgleichs- bzw. Ersatzflächen auszugleichen. Dabei sind Maßnahmen zugunsten der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes soweit vom Rand abzurücken, dass sie ihre ökologische Funktion erfüllen können.“

Folgende Ausgleichsmaßnahmen liegen innerhalb der Beeinträchtigungszone  
Im LBP steht zur Platzierung von Ausgleichs- und Ersatzflächen:

- im Gegensatz zu den Gestaltungsmaßnahmen möglichst außerhalb des Beeinträchtigungskorridors liegen (aufgrund der Vorbelastung durch die A8) oder
- autobahnnah und damit innerhalb des Beeinträchtigungskorridors liegen, wenn biotopwürdige oder, kartierte Flächen unmittelbar angrenzen oder,
- sich im Umfeld von Bauwerken befinden, die Tiere als Querung unter der Autobahn nutzen können oder sollen oder
- ohnehin entsiegelt werden.

Von 10 Ausgleichsflächen liegen laut vorgelegten Unterlagen 6 zumindest teilweise im Beeinträchtigungskorridor (A1, A2, A3, A6, A8, A9). Davon liegen bei A1, A2 keine biotopkartierten Flächen in der Umgebung, so dass es für beide überhaupt keine Begründung gibt, sie in den Beeinträchtigungskorridor zu legen.

### **Zu: A 1 / CEF geändert A 1**

#### **Extensivierung einer Nasswiese und naturnahe Gestaltung eines neu verknüpften Grabenabschnittes**

Auch wenn hier die Forderungen des BN berücksichtigt wurden und man von einer Gehölzentwicklung abgekommen ist und eine Verlegung von Becken 3 auf die Nordseite geplant ist, bleibt die grundlegend Kritik, dass es sich dort um bereits sehr hochwertige Flächen han-

delt, die eigentlich nicht mehr „aufgewertet“ werden müssen. Deshalb erhalten wir unsere Forderung von aus der SN 2014 aufrecht.

### **Zu A 5: Umwandlung von Intensivgrünland in Feucht- oder Nasswiese, Neuanlage Von Wald- und Feuchtgehölzlebensräumen als Leitstruktur westlich Pfaffing**

Wir fordern die Ausgleichsfläche auf die nicht biotopkartierten Flächen zu begrenzen und nur nicht-kartierte Flächen anzurechnen. Die Neuanlage von Wald- und Feuchtlebensräumen wäre ein erheblicher Eingriff, der nicht ausgleichbar wäre und damit nach §30 BNATSCHG unzulässig ist.

### **Zu W 1:Neu: Ausgleichsmaßnahme A2/W1 Entwicklung hochwertiger Waldlebensräume auf ehemaligen Autobahnflächen**

Die Ausgleichsmaßnahme A2 liegt zu einem großen Anteil in der Beeinträchtigungszone des Autobahnausbaus. Wie oben beschrieben gibt es keine Begründung, sie dennoch als Ausgleichsfläche festzusetzen. Sie liegt nicht nur in der Beeinträchtigungszone sondern wird südlich auch noch von der Bebauung abgeschnitten. Wir fordern eine alternative Fläche auszuwählen.

## **5.3 Einwände zum direkten Biotopverlust im Zuge des Autobahnbaus sowie temporärer Inanspruchnahme von Biotopen und deren Umfeld**

### **5.3.1 Einleitung des aus Becken 7 stammenden Oberflächen- und Autobahnabwassers in die Moor- und Quellgebiete der Seefilze und in das Seehauser Bacherl**

Das Straßenabwasser des Entwässerungsabschnitts E7 zwischen km 72+960 und 74+060 soll gesammelt und einem trockenfallenden Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken zugeführt werden, sofern es nicht breitflächig über die Bankette ins angrenzende Gelände fließt und dort im Untergrund versickert. Das behandelte Oberflächenwasser soll gedrosselt aus dem Rückhaltebecken BECK7 über eine Rohrleitung nach Süden in das Seehauser Bacherl eingeleitet werden, der ausgehend von der Autobahn nach Süden fließt und nach ca. 1,3 km in den zur Prien fließenden Schafelbach mündet. Die Flächen südlich der Autobahn entlang des Seehauser Bacherls sind ein gesetzlich geschütztes Biotop, in dem zwei Rote-Liste-Arten Spitzenfleck (*Libellula fulva*), eine heimische Libellenart sowie um die Buxbaums- Segge (*Carex buxbaumii*) vorkommen.

Von der Oberen Naturschutzbehörde, den Anwohner und vom BN wird befürchtet, dass tausalzhaltiges Oberflächenwasser, das im Winter aus dem BECK7 in das Seehauser Bacherl abgeleitet wird, zu erheblicher Beeinträchtigungen des Biotops und der genannten Arten führt. In der umfangreichen Untersuchung „Auswirkungen des Salzeintrags in den Seehauser Bacherl“ werden die Auswirkungen des Tausalzeintrags bewertet und Maßnahmen zur Reduzierung vorgeschlagen.

Die Berechnungen in Tabelle 5-2 zeigen, dass die Zeiträume mit zu erwartenden, niedrigen Chlorid-Konzentrationen erheblich zunehmen werden. Nach Ansicht der Verfasser kann das jedoch hingenommen werden, da diese niedrigen Konzentrationen von den Gewässerorganismen toleriert werden. Diese Einschätzung teilt der BN in keiner Weise, sondern geht von einer langfristigen Schädigung der oben genannten Roten-Arten-Listen aus. Generell widerspricht das Einleiten von Niederschlagswasser in einen Quellbereich den Bayerischen Quellschutzprogramm. Auch die Ableitung in ein stehendes Gewässer ist kri-



tisch zu beurteilen. Quellen und Quellbäche haben eine eigene Ökologie. Durch eine Abwassereinleitung (Niederschlagswasser erfüllt den Abwasserbegriff) wird die empfindliche Fauna und Flora verdrängt.

Der BN fordert deshalb eine vollständige Überarbeitung des Gutachtens unter Berücksichtigung der Standstreifen, eine gesicherte Aussage zur Langfristverträglichkeit von geringen Chlorid-Konzentrationen für Buxbaums- Segge (*Carex buxbaumii*), zwingend eine Kartierung des Gewässers sowie die Prüfung von Alternativen zur Ableitung z.B. in die Prien. Neben dem nicht beachteten Mikroplastik des Reifenabriebs sehen wir auch einen Koaleszenzabscheider als zwingend erforderlich. Durch Unfälle und Tropfverluste besteht die Gefahr der Einleitung von Mineralölkohlenwasserstoffen in Oberflächengewässer. Aus Vorsorgegründen sind den Einleitungen entsprechende Abscheider vorzuschalten.

Im Straßenbereich und damit auch im Niederschlagswasser ist mit einer Reihe von Schadstoffen zusätzlich zu rechnen. Beispielsweise sei auf die nachstehende Tabelle aus den technischen Regeln des Bundeslandes Baden-Württemberg hingewiesen (siehe Anlage 1).

Im Rahmen des Abwasserkonzeptes ist im Einzelnen darzustellen, wie mit den Schadstoffgruppen umgegangen werden soll. Hinsichtlich der flächigen Versickerungen wäre zu prüfen, wie Anreicherungen von Schadstoffen im Boden verhindert werden können.

#### **5.3.2 Bärnseegraben als Vorfluter der Beckenanlage 8:**

Wegen der Mikroplastikproblematik sollten die gewählten Notentlastungsmengen überprüft werden, da die Notentlastung das ganze Jahr, insbesondere bei den immer häufig werdenden Starkregenereignisse die während des Sommers, auftreten.

#### **5.4 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser**

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind in der UVP unzureichend betrachtet worden. So finden sich in den Unterlagen keine Ausführungen zur Beseitigung des Niederschlagswassers.

Mit freundlichen Grüßen

Annemarie Räder  
BN-Regionalreferentin  
Oberbayern

gez. Peter Kasperczyk  
1. Vorsitzender BN Kreisgruppe  
Rosenheim

Anlage 1: technischen Regeln zur Ableitung und Behandlung von Straßenoberflächenwasser des Bundeslandes Baden-Württemberg

Stoff	Herkunft	Konzentration im Straßenabfluß in mg/l
<b>Anorganische Schadstoffe</b>		
Blei (Pb)	Kraftstoffverbrennung Reifenabrieb Abrieb von Bremsbelägen/-scheiben Fahrbahnabrieb	0,008 - 0,14* - (0,31) <sup>1</sup>
Cadmium (Cd)	Reifenabrieb	0,001 - 0,025*
Zink (Zn)	(Tropfverluste) Motoröl Reifenabrieb	0,48 - 1,94*
Chrom (Cr)	Abrieb von Bremsbelägen/-scheiben Fahrbahnabrieb (Asphalt)	0,01 - 0,02 *
Kupfer (Cu)	Abrieb von Bremsbelägen/-scheiben Reifenabrieb	0,04 - 0,19
Chlorid (Cl)	Winterdienst	1.200 - 3.900
<b>Organische Schadstoffe</b>		
Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW)	Tropfverluste Abgase	0,23 - 5,5*
Polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK)	Abgase Tropfverluste (Motoröl) Fahrbahnabrieb (Asphalt)	0,08 - 4,4

\* Mittelwerte aus einzelnen Untersuchungen

Tab. 1: Herkunft von Schadstoffen und Konzentrationen im Straßenabfluss (7)

Straßentyp	Blei in g/(km · a)	Kupfer in g/(km · a)	Zink in g/(km · a)
Anliegerstraße	342,2	455,2	446,3
Sammelstraße	636,0	810,4	829,4
Hauptsammelstraße	977,2	1246,7	1275,7
Hauptverkehrsstraße	2053,3	2617,1	2676,0
4-spurige Stadtstraße	4496,3	5705,3	5869,8
Schnellverkehrsstraße (außerorts)	3360,2	6375,1	4111,9

Tab. 2: Emissionen von Straßen mit unterschiedlicher Verkehrsbelastung ([6], Literaturwerte - nicht pauschal auf den Einzelfall übertragbar)

<sup>1</sup> Die höheren Konzentrationen wurden innerhalb geschlossener Ortschaften gemessen.