



100
JAHRE

BUND
Naturschutz
in Bayern e.V.

Bund Naturschutz in Bayern e.V. · Pettenkoferstr. 10 a/l · 80336 München

An die
Regierung von Oberbayern
80534 München

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

Fachabteilung München
Pettenkoferstr. 10 a/l
80336 München
Tel. 089 548298-63
Fax 089 548298-18

Um die Frist (04.11.2014) zu wahren vorab per Fax 089/2176-2914
Das Original folgt mit heutiger Post

Ihr Aktenzeichen
Datum Ihres Schreibens
Unser Aktenzeichen VE-AB-A8 Achenmühle-Bernauer Berg (62/2014)
Datum 04.11.2014

fa@bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de

A 8 Rosenheim - (Salzburg): Planfeststellung zum 6-streifigen Ausbau zwischen Achenmühle und Bernauer Berg

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Naturschutz (BN) Landesverband nimmt in Abstimmung mit der BN-Kreisgruppe Rosenheim und den betroffenen BN-Ortsgruppen zum o.g. Vorhaben wie folgt Stellung:

Der 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 wird vom BN abgelehnt.

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 Planungsbegründung für falsch, nicht nachhaltig und nicht zukunftsfähig und lehnen des Projekt daher mit aller Entschiedenheit ab.

Spendenkonto:
Bank für Sozialwirtschaft,
München
Kto. 88 44 000
BLZ 700 205 00

Zum vorliegenden Verfahren erhebt der BN im Einzelnen folgende Einwände:

1. Widerspruch zur Grundkonzeption des Bundesverkehrswegeplans 2015

In der Grundkonzeption für den neuen BVWP, der 2015 verabschiedet werden soll, wurde ausgeführt, dass alle Vorhaben des derzeit noch gültigen BVWP aus dem Jahr 2003, die noch nicht begonnen wurden, bzw. nicht bis 2015 in Bau gehen, nochmals grundlegend neu bewertet werden. Dies gilt auch für den gegenständlichen Ausbauabschnitt der A8, da davon ausgegangen werden kann, dass 2015 noch keine Baugenehmigung vorliegen und damit auch kein Baubeginn sein wird.

Aus unserer Sicht ist eine Neubewertung des Ausbaus der A8-Ost dringend geboten, da u.a. der Bau der A94 und der Ausbau der Bahnstrecke München-Freilassing als wesentlich dringlicher erachtet werden, die Verkehrsprognose 2030 für die A8-Ost bestätigt, dass das Verkehrsaufkommen ab 2025 nicht mehr zunimmt, das prognostizierte Lkw-Aufkommen für 2030 mit ca. 10-11% relativ gering ist und die A8-Ost deshalb nicht als wichtige Transportachse bezeichnet werden kann. Vor allem aber, weil das prognostizierte Pkw- sowie das gesamte Verkehrsaufkommen auch mit einem 4-streifigen Querschnitt (4+2) verkehrsgerecht zu bewältigen ist. Zudem kann beim Ausbau 4+2 mit einem Querschnitt gemäß RQ/SQ 27/28 gebaut werden.

Hinsichtlich der erforderlichen Neubewertung verweisen wir weiterhin auf die dringende Notwendigkeit, die gerade auch vom BMV propagiert wird, die Finanzmittel für den Neu- bzw. den Ausbau zu Gunsten der Sanierung des desolaten Straßenbestands zu reduzieren. Mit dem Ausbau 4+2 würde dieser Prämisse voll entsprochen und die vorhandene Infrastruktur durch den Anbau von Standstreifen zukunfts- bzw. verkehrsgerecht gestaltet. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass laut BMV die für Autobahnen zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel bereits bis 2022 verplant sind für Projekte, die sich bereits im Bau befinden oder schon Baurecht besteht.

Vor diesem Hintergrund halten wir die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens (PFV) zum jetzigen Zeitpunkt für unverantwortlich und unzulässig. Zudem ist nicht auszuschließen, dass das Vorhaben im neuen BVWP herunter gestuft wird und damit auch die Planrechtfertigung entfällt. Die derzeitige gesetzliche Grundlage (EB, S.3) für den Ausbau ist zwar zutreffend, könnte sich aber mit der aktuellen Fortschreibung des BVWP durchaus ändern. Wir fordern daher zumindest die Aussetzung des Verfahrens bis zur Verabschiedung des neuen BVWP durch den Bundestag.

2. Entwurfsklasse 1 A nicht notwendig

In der vorliegenden Planung wird die A 8 gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) als Fernautobahn mit der Entwurfsklasse EKA 1 A eingeordnet. Demgegenüber besteht gemäß RAA für die A8 auch die Möglichkeit, sie als überregionale Autobahn mit der Entwurfsklasse EKA 1 B einzuordnen. Damit ergeben sich erhebliche Potentiale einer sparsameren und an die Geländesituation besser angepassten Trassierung. Es fehlt eine Begründung für die Anwendung der EKA 1 A, zumal ein wesentlicher Aspekt bei der Festlegung der Entwurfsklasse auch der Abstand zwischen Anschlussstellen, u. a. wegen der Verkehrssicherheit ist. So weist die RAA bei EKA 1 A einen Abstand von > 8.000 m aus, was bei Neutrassen eingehalten werden kann. Im vorliegenden Fall einer Bestandstrasse liegt allein der Abstand zwischen Inntaldreieck und AS Rosenheim bei ca. 1 km und zwischen AS Rosenheim und Rohrdorf bei ca. 3 km. Zur AS Achenmühle sind es weitere nur ca. 4 km. Insgesamt werden damit noch nicht einmal die Mindestabstände von > 5.000 m eingehalten, die für EKA 1 B angegeben werden.

Für eine Autobahn der EKA 1 A sowie 1 B wird gem. RAA keine Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorgesehen (mit Ausnahme der Überleitungstrecken). Es gilt die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h. Allein aufgrund der vorliegend zu geringen AS-Abstände müssten wegen der Verkehrssicherheit ggf. eine Herabsetzung der zul. Höchstgeschwindigkeit erfolgen oder andere Maßnahmen ergriffen werden. Dazu findet sich im Erläuterungsbericht nichts. Dagegen wird ausgeführt, dass „Die Trassierungselemente der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) eingehalten werden.“

Bei näherer Betrachtung zeigt sich, dass einige Parameter sogar unterboten werden (Radien, Längsneigung etc.) wodurch zusätzlich und bewusst unter Missachtung der Landschafts- bzw. Geländesituation und der ursprünglichen Planungsphilosophie beschleunigt bzw. begradigt wird. Siehe dazu aus dem Erläuterungsbericht: „Das Umfeld zwischen Rohrdorf und Achenmühle ist geprägt durch eine hügelige, von mehreren Bachläufen durchzogene Voralpenlandschaft. Die vorhandene Linienführung passt sich in Lage und Höhe eng dieser Topographie an, verbunden mit vielen Neigungswechseln.“

Diese, die Befahrungsqualität auch ausmachenden historischen gestalterischen Aspekte zu beachten bzw. sich zumindest damit auseinanderzusetzen sollte zur Planung zugehören. Vielmehr wurden diese Chancen für eine sparsamere und an die Geländesituation besser angepasste Linienführung verpasst. Insofern kann das als eine nicht notwendige Überdimensionierung eingeordnet werden. Siehe dazu den nachfolgenden Vergleich:

Parameter	vorliegende Planung	mögl. Gem. RAA EKA 1 A	mögl. Gem. RAA EKA 1 B
empfohlene Knotenpunktabstände	keine Aussage	>8.000 m	> 5.000 m
kleinster Kurvenradius min R	R = 1000 m	R = 900 m	R = 7200 m
größte Längsneigung max. s	3,8 %	4,0 %	4,5 %
kleinste Kuppenausrundung min Hk	13.000 m	13.000 m	10.000 m
kleinste Wannenausrundung min Hw	9.000 m	8.000 m	5.700 m

Im Verkehrsgutachten wird bis 2025 zwar mit einem relativ stark anwachsenden Verkehrsaufkommen gerechnet. Im Zeitraum 2025 – 2030 infolge der demografischen Entwicklung aber mit einer Stagnation gerechnet.

3. Verkehrsprognose rechtfertigt den Ausbau 6+2 nicht

Vergleich Prognose DTV 2025 zu Prognose DTV 2030

Abschnitt	ISTzustand 2010 (Verkehrszählung)		Prognose 2025		Prognose 2030		Abweichung Verkehrsmenge Prognose 2025 zu Prognose 2030	
	DTV Kfz/24 h	SV-Anteil %	DTV Kfz/24 h	SV-Anteil %	DTV Kfz/24 h	SV-Anteil %	Kfz/24h	SV-Anteil %
AS Rosenheim - AS Rohrdorf	62.772	10,4%	72.000	15,0%	70.300	10,9%	-2,4%	-29,0%
AS Rohrdorf – AS Achenmühle	60.054	9,5%	67.900	16,0%	65.600	11,0%	-3,4%	-33,6%
AS Achenmühle – AS Frasdorf	58.777	9,5%	67.300	16,0%	65.000	11,1%	-3,4%	-33,0%
AS Frasdorf – AS Bernau	56.193	11,2%	64.500	16,0%	62.400	11,5%	-3,3%	-30,5%

Quellen:

DTV 2010: Verkehrsprognose_Kurzak_8.Mai 2013 Tab. 4

DTV 2025: Dr. Hunger Ergänzung Stellungnahme 23.6.10 Tab.1

DTV 2030: Verkehrsprognose_Kurzak_8.Mai 2013 Tab.8

Die Verkehrsprognose 2030, insbesondere im Vergleich zur Prognose 2025 bestätigt unsere Ansicht, dass für das prognostizierte Verkehrsaufkommen 2030 ein 6+2-Ausbau nicht erforderlich ist, da es mit einem DTV von 65.000 im Bereich der Vierspurigkeit liegt. Ein 4-streifiger Ausbau wäre bis DTV 72.000 noch machbar, die darüber hinausgehenden Verkehrsspitzen an einzelnen Urlaubswochenenden rechtfertigen den geplanten Vollausbau unseres Erachtens nicht. Zu berücksichtigen ist weiterhin, dass mit einem 6+2-Ausbau eine Bündelungswirkung entstehen würde die zusätzlichen Verkehr auf der A8 zur Folge hätte. Dieser, direkt durch den 6+2-Ausbau induzierte Verkehr auf der A8, würde bei einem maßvollen 4+2-Ausbau nicht oder nur in geringem Ausmaß entstehen. 4+2 wäre daher auch unter diesem Aspekt die bessere und ausreichende Lösung.

Davon abgesehen, dass die prognostizierten DTV-Zunahmen u. E. zu hoch angesetzt sind, ergibt sich hinsichtlich der für die Dimensionierung wichtigen Lkw-Anteile bereits seit Jahren eine Stagnation, was sogar im Gutachten dargestellt ist, aber nicht entsprechend bewertet wird. Dieser Aspekt ist auch zu beachten, wenn es um die Einordnung der A 8 in die Entwurfsklasse I A oder I B geht. Das heißt, dass die relativ geringen Lkw-Anteile eine Einordnung als Fernautobahn eher ausschließen, was die regional bedingt hohen Pkw-Anteile (u. a. Pendlerverkehre) ohnehin betrifft.

In diesem Sinne ist auch das zugrunde gelegte Verkehrsgutachten nicht voll akzeptierbar. Neben verwirrenden Aussagen zu eigenen Verkehrserhebungen, Darstellung von Dauerzählstellwerten, einer Überbetonung extremer Spitzenwerte im Wochenend- bzw. Ferienverkehr usw., welche zu durchsichtig auf eine von vorn herein empfohlene 6-Streifigkeit hinführen, fehlen klare Herleitungen der Prognosezahlen, z. B. in Bezug auf die überholte (Verflechtungsprognose) bzw. in Arbeit befindliche neue Bundesprognose usw. Der Hinweis auf die demografische Entwicklung reicht nicht aus, schon gar nicht, wenn im Ergebnis ohne Benennung von Analyse- und Entwicklungszahlen (EW, AK, etc.) – hier gerade im Raum Rosenheim - einfach festgestellt wird, dass die demografische Entwicklung ab 2025 eine Stagnation der Belegungszahlen bewirken wird. Da es sich bei der Planung gemäß der Belegungszahlen um Schwellwerte zwischen 4- und 6-Streifigkeit handelt, sind wesentlich umfassendere Betrachtungen erforderlich.

Zudem halten wir die Prognose für unzureichend, da sie die Auswirkungen der bis zur mutmaßlichen Fertigstellung der A8 bereits in weiten Bereichen für den Verkehr zur Verfügung stehenden A94 nicht ausreichend berücksichtigt. Diese Autobahn bedient, weiträumiger gesehen, durchaus einen ähnlichen Wirtschafts- und Verkehrsraum und stellt eine deutliche Fahrstreckenverkürzung aus dem Raum Linz/Oberösterreich dar. Der BN kritisiert in diesem Zusammenhang jedoch, dass die vollständige, aktuelle Verkehrsanalyse inkl. Prognose 2030 (Prof. Dr. Kurzak, 2013) im Rahmen des Verfahrens nicht wie die anderen Verfahrensunterlagen öffentlich im Internet verfügbar war.

4. RQ 36 nicht notwendig

Im Ergebnis der Darstellung der DTV-Werte im Erläuterungsbericht für 2010 mit je nach Abschnitt ca. 58.300 bis 62.800 Kfz/24h einschließlich des Verweises auf bis zu 100.000 Kfz/24h im Wochenend- und Ferienreiseverkehr wird behauptet, dass damit „Die Leistungsfähigkeit des vorhandenen 4-streifigen Querschnitts deutlich überschritten sei“ und damit der 6-streifige Querschnitt begründet.

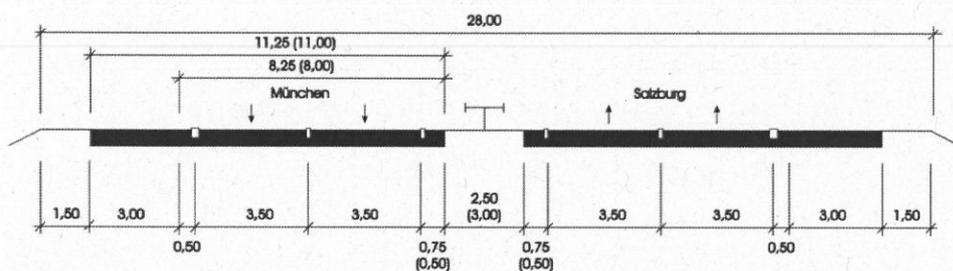
Diese Schlussfolgerung bzw. Aussage ist nicht gerechtfertigt bzw. sogar falsch. Grundsätzlich ist zu beachten, dass Querschnittsdimensionierungen nicht nach Spitzenbelastungen, sondern nach dem DTV – in dem die Spitzenzeiten ohnehin angemessen berücksichtigt sind - vorgenommen werden. Natürlich kommt es in den Spitzenzeiten gegenüber den durchschnittlichen üblichen ca. 140 km/h zu geringeren Fahrgeschwindigkeiten, weil auch die Abstände zwischen den Fahrzeugen kleiner werden, wodurch aber infolge dieser vom Kraftfahrer gem. StVO eingeforderten Beachten der

Verkehrsverhältnisse die Streckenkapazität zunimmt. Daher konnten bisher auch die jeweiligen Spitzen verkraftet werden. Inwieweit dabei die sogenannte Verkehrsqualität eingeschränkt werden kann, muss durch individuelle Entwurfs- und Dimensionierungsarbeit abgeklärt werden.

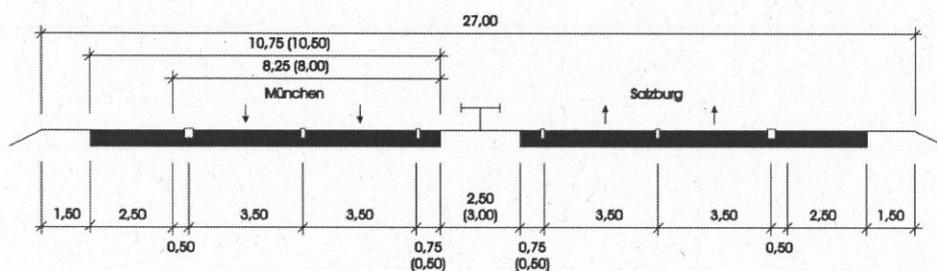
Die in der RAA angegebenen Einsatzbereiche gehen für einen 4-streifigen Querschnitt von einer Regel-Einsatzgrenze von 68.000 Kfz/24h bzw. von bis zu 72.000 Kfz/24h aus, wobei bei letzterem Wert eine gesonderte Betrachtung der Qualität des Verkehrsablaufs (Berücksichtigung Prognoseverkehrsstärke der Bemessungsstunde, Schwerverkehrsanteil, Lage zu bebauten Gebieten, zulässige Höchstgeschwindigkeit und Höhenplanung) und dessen Berücksichtigung bei der Trassierung zu erfolgen hat.

Diese insgesamt iterative Planungsweise, die insbesondere auf einen sparsamen Mitteleinsatz, eine landschaftsbezogene bzw. flächenschonende Trassierung etc. orientiert, hat im vorliegenden Fall nicht stattgefunden und muss nachgeholt werden.

Der nachfolgend dargestellte Sonderquerschnitt SQ 28 weist gegenüber dem RQ 28 gem. RAA einen reduzierten Mittelstreifen (in Wechselbeziehung zum inneren Randstreifen) und einen auf 3 m verbreiterten Standstreifen aus, um diesen temporär nutzen zu können.



Zudem sind gegenüber dem RQ 31 die Fahrstreifen auf 3,5 m reduziert, was durch den relativ geringen Lkw-Anteil möglich sein sollte. Analog verhält es sich mit dem für die vom BN für die freie Strecke vorgeschlagenen Sonderquerschnitt SQ 27 ohne temporäre Standstreifennutzung.



Abschließend wird bezüglich der RAA nachdrücklich angemerkt, dass deren Empfehlungen, Parameter etc. insbesondere auf Neuplanungen abzielen und z.B. auch nicht zwischen Flach- und Bergland differenzieren. Dennoch wird in diversen Kapiteln der RAA explizit darauf hingewiesen, dass es je nach örtlichen Gegebenheiten, Zwangssituationen etc. zu einer alternativen Anwendung der empfohlenen Planungsparameter kommen soll.

5. Zunahme der Unfallhäufigkeit:

Der Ausbauquerschnitt orientiert sich an Spitzenbelastungen, die nur an wenigen Tagen im Jahr erreicht werden. An den vielen anderen Tagen wird die freie Autobahn automatisch zu höheren Geschwindigkeiten und damit auch Zunahme von schweren Unfällen wie z. B. auf der A95 München - Eschenlohe, führen.

6. Ungesicherte Finanzierung

Gemäß veröffentlichter Daten fehlen Bund, Ländern und Gemeinden allein für die Instandhaltung der Straßen und Wege jährlich 7,2 Milliarden Euro – Neu- und Ausbau nicht eingerechnet. Die im Entwurf des BVWP vorgeschlagene 6-streifige Variante ist mit 1,014 Mrd. € (lt. Autobahndirektion) in absehbarer Zeit nicht finanzierbar.

Der Anbau von Standstreifen ist aber aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Stauvermeidung (Reduzierung des Schadstoffausstoßes) dringend erforderlich!

Weiter führt die geplante Verbreiterung der Autobahn zu einer erheblichen Steigerung der Unterhalts- und Reparaturkosten, für die bereits jetzt nicht ausreichend Mittel zur Verfügung stehen.

Das NKV war bereits während des A8-Planungsdialoges für ein Ausbauprojekt nicht überzeugend. Jedoch haben sich seitdem die Kosten für den 6+2 Ausbau erheblich erhöht, so dass der geforderte NKV > 1 vermutlich nicht mehr gegeben ist.

Aus diesen Gründen muss unbedingt eine kostengünstigere Variante (Ausbau 4+2 mit Tempolimit) untersucht und realisiert werden! Damit kann auch schneller ein Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet werden.

7. Flächenverbrauch und Bodenzerstörungen

Der Planabschnitt ist ca. 7,25 km lang. Das Vorhaben umfasst insgesamt eine Fläche von rund 118 ha (UVP, S.1, Fläche Baufeld und Flächen für Ausgleich/Ersatz). Der Flächenbedarf beträgt:

- ca. 19 ha Neuversiegelung einschl. des untergeordneten Straßennetzes
- ca. 34 ha die daran anschließende Gestaltung von Straßennebenflächen
- ca. 25 ha Ausgleichs- / Ersatzmaßnahmen
- ca. 4,9 ha Waldrodungen

Es sind 1.025.000 m³ Boden und 135.000 m³ Oberböden zu lösen, davon soll ein Großteil wieder eingebaut werden. Die überschüssige Menge von 130.000 m³ Boden und 75.000 m³ Oberboden soll landschaftsverträglich abgelagert, bzw. in landwirtschaftlichen Flächen eingebracht werden. (EB, S. 38).

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

In Bayern gehen täglich 17 ha Freiflächen durch die Umwandlung in Siedlungs- und Verkehrsflächen verloren. Diese erschreckenden Zahlen konnten auch durch das seit zehn Jahren bestehende Bayerische Bündnis zum Flächensparen nicht reduziert werden. Der frühere Umweltminister Dr. Marcel Huber hat bei der Chiemseekonferenz 2013 angesichts dieser Tatsache gesagt: „So kann es nicht weitergehen!“

Auch im Falle der vorliegenden Planung gehen 59 ha Fläche durch Neuversiegelung und durch die Anlage von Straßennebenflächen verloren. Betroffen sind von diesem Flächenverlust unter anderem 6 ha Biotopflächen (Feuchtbiotope, Fließgewässer, Quellen, Feldgehölze und Hecken). 2,9 ha Biotopflächen werden temporär genutzt und sind daher in ihrer Funktion durch Umwandlung und Verdichtung dauerhaft beeinträchtigt (UVP, S. 10).

Vom geplanten Ausbau im Planungsabschnitt Achenmühle – Bernauer Berg sind, neben den Verlusten kartierter Biotopflächen und anderer Lebensräume, auch Lebensraumtypen der FFH-Richtlinie Anhang I, insbesondere im Bereich des FFH-Gebiets „Bärnseemoor“ (DE 8240-302), betroffen. Weiterhin werden Teile von zwei Landschaftsschutzgebieten („Inschutznahme des Priental“ und „Inschutznahme des Bärnsees und seiner Umgebung“)

beansprucht und 10,21 ha wertvolle landwirtschaftliche Acker- und Grünlandflächen gehen ebenso verloren wie 1,34 ha Forst, sowie Solitärbäume und Baumgruppen (LBP, S.110).

Dazu kommen nach Aussage der Planer Flächen in einer Belastungszone von 50 Metern entlang der Autobahn. Durch die Verbreiterung der Fahrbahn und die damit zu erwartende höhere Geschwindigkeit ist jedoch in einer wesentlich breiteren Zone mit einer Neubelastung durch Schadstoffe, Feinstaub und Lärm zu rechnen.

Ein Verlust von Flächen in dieser Größenordnung bedeutet einen erheblichen Eingriff in die Fortpflanzungs- und Lebensräume (z.T. streng geschützter) heimischer Tier- und Pflanzenarten, einen Eingriff in die Grundwasserneubildung und den Verlust an landwirtschaftlichen Produktionsflächen. Versiegelte Fläche kann auch kein Wasser mehr speichern, dies verstärkt die Hochwasserproblematik. Außerdem gehen durch Überbauung und Neuverlärnung wertvolle Erholungsflächen verloren und das durch die voralpine Kultur- und Naturlandschaft geprägte Landschaftsbild wird erheblich beeinträchtigt. Dies hat noch nicht absehbare Auswirkungen auf den wirtschaftlich bedeutenden Tourismus.

Insbesondere der Verlust an landwirtschaftlicher Fläche ist für den Erhalt einer nachhaltigen, naturverträglichen kleinbäuerlichen Landwirtschaft nicht hinnehmbar.

Im Hinblick auf die immer schwierigere Situation der heimischen landwirtschaftlichen Familienbetriebe und der Verluste an Lebensräumen und Artenvielfalt in unserer Region muss jeder auch nur irgendwie vermeidbare Flächenverlust vermieden werden!

Dies ist sowohl ein erklärtes Ziel des Bayerischen Innenministeriums, als auch des bayerischen Umweltministeriums und darf nicht für ungerechtfertigte überdimensionierte Planungen aufgegeben werden.

Mit einem reduzierten 4+2-Ausbau (27 oder 28 Meter Regelquerschnitt gegenüber 36 Meter) könnte auf 7,25 km Länge der Flächenverbrauch deutlich verringert werden. Dazu käme eine Reduzierung der neu mit Schadstoffen und Feinstaub belasteten Fläche. Der geplante 6-streifige Ausbau der A8 mit dem Querschnitt RQ 36 führt zu einem großen, vermeidbaren Flächenverbrauch, der im Widerspruch zum Bodenschutzgesetz und den Zielen des „Bündnis zum Flächensparen in Bayern“ steht und ist daher abzulehnen.

8. Negative Umweltauswirkungen

8.1. Zunahme der Lärmbelastung und des Schadstoff- und Feinstaubausstoßes:

Laut WHO ist „Lärm nicht nur ein Umweltärgernis, sondern auch eine Bedrohung für die öffentliche Gesundheit“. Die WHO Richtlinie fordert deshalb 55/40 dB(A) tags/nachts als maximale Außenpegel!

Von den Bürgern, Touristen und lokalen Politikern wird vom Ausbau der A8 eine Reduzierung des Lärms und der Schadstoffe gegenüber der heutigen Situation erwartet. In diesem Sinne wurde dem 6+2-Ausbau in der Öffentlichkeit und im Planungsdialog zugestimmt, da angeblich nur dieser Ausbau einen umfangreichen Lärmschutz sicherstellt.

Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen führen zu keiner Lärminderung gegenüber heute, sondern sorgen nur dafür, dass die gesetzlichen Regelungen einer normierten Verlärnung eingehalten werden. Festzustellen ist, dass im Gegensatz zu den Erwartungen, die im Planungsdialog geweckt wurden, keine über die gesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen hinausgehenden Maßnahmen getroffen werden.

Grundlegender Bestandteil des Schallschutzkonzepts ist der Einbau eines lärmindernden Belages in Verbindung mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen. Damit soll auch vermieden

werden, dass das Landschaftsbild in einigen Bereichen durch Lärmschutzeinrichtungen in der Höhe von 15 m und mehr, beeinträchtigt wird.

Die Schallemissionen werden rechnerisch, unter zu Grundlegung der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h für PKW und 80 km/h für LKW ermittelt und die Lärmschutzmaßnahmen entsprechend geplant. Der BN geht davon aus, dass diese zu einer Zunahme der Lärmbelastung und des Schadstoff- und Feinstaubausstoßes führen wird, da der Ausbauquerschnitt sich an einer Spitzenbelastung orientiert, die nur an wenigen Tagen erreicht wird. An den vielen anderen Tagen führt die freie Autobahn automatisch zu höheren Geschwindigkeiten und damit auch zu einem Anstieg der Lärmemissionen und des Schadstoffausstoßes.

Der lärmindernde Belag hat eine Dauerhaftigkeit von ca. 8 bis 12 Jahren, wobei durch den Winterdienst noch zusätzliche Belastungen entstehen. Es ist deshalb davon auszugehen, dass die Wirksamkeit kontinuierlich und früher abnimmt. Dieser Aspekt scheint in den Berechnungen nicht berücksichtigt zu sein. Angesichts fehlender Finanzmittel muss zudem davon ausgegangen werden, dass ein unwirksamer gewordener lärmindernder Belag dann nicht repariert wird und es zu bleibenden Lärmemissionen kommt.

Durch die Verdoppelung der Fahrbahnbreite besteht die Gefahr, dass in der Realität die Lärmwälle im Tal zu einer Steigerung des Lärms in Hanglage führen. Die Lärmsituation in höher gelegenen Weilern und Ortsteilen wie zum Beispiel Steinkirchen, Obereck, Fading, Eiding in Gemeinde Samerberg oder Buch, Entbuch, Taffenreuth, Höhenmoos Gemeinde Rohrdorf oder Ruckerting, Acherting, Ginnerting in der Gemeinde Frasdorf könnten sich gegenüber heute erheblich verschlechtern.

Die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen im Übergangsbereich zwischen Vollausbau und Bestand im Bereich Bernau/Ortsteil Hötzing halten wir für absolut notwendig.

Der 590 m lange Tunnel bei Frasdorf bringt sicher eine Entlastung für die Frasdorfer Bürger, entspricht aber nicht den Erwartungen aus dem Planungsdialog, da nicht der gesamte Ort geschützt wird. Eine entsprechende Verlängerung des Tunnels ist daher anzustreben.

Zum Schutz der Anwohner vor Lärmbelastung sowie zur Reduzierung des Schadstoff- und Feinstaubausstoßes fordert der BN insgesamt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h.

8.2. Streusalzeintrag

Bedingt durch die geplante Verdoppelung der Fahrbahnflächen und der Verwendung von offenporigen Asphalt steigt der Streusalzbedarf um 160%. Dieser Salzeintrag ist bei der Betrachtung der Schutzgüter Boden und Wasser nicht berücksichtigt. Dabei ist auch der verstärkte Streusalzeintrag durch Schneeräumen nach starken Schneefällen zu beachten.

9. Auswirkungen auf Natur und Landschaft

9.1. Verstoß gegen das Bundesnaturschutzgesetz

Mit dem geplanten Querschnitt RQ 36 wird die Breite der vorhandenen Autobahn mehr als verdoppelt, zusammen mit den geplanten Kurvenradien und Gradienten ergeben sich erhebliche Eingriffe mit folgenden Auswirkungen (UVP, S. 10):

- ca. 19,2 ha dauerhafter Verlust durch Neuversiegelung von Wald, landwirtschaftlicher Nutzfläche und kleinflächigen Strukturen, die nicht den Kriterien der amtlichen Bayerischen Biotopkartierung entsprechen
- ca. 6,0 ha dauerhafter Verlust durch Überbauung von Biotopflächen und Waldlebensraumtypen, die den Kriterien der amtlichen Bayerischen Biotopkartierung entsprechen
- ca. 33,6 ha dauerhafter Verlust für die Gestaltung von Straßennebenflächen, Böschungen, einschl. Lärmschutz- und Regenrückhalteanlagen sowie verlegte Fließgewässerabschnitten
- ca. 25,3 ha Ausgleichs- / Ersatzflächen (einschl. CEF-Maßnahmen)
- ca. 2,9 ha vorübergehende Inanspruchnahme von naturnahen Fließgewässern, mageren Altgrasbeständen, Hochstaudenfluren, Feucht- und Nasswiesen, Waldlebensräumen, naturnahen Feldgehölzen und Hecken, gewässerbegleitenden Gehölzen und Streuwiesen
- ca. 4,9 ha Waldrodung

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 mit Tempolimit hätte erheblich geringere Eingriffe in Natur und Landschaft zur Folge und würde 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 10,2 ha landwirtschaftlicher Fläche nicht zu rechtfertigen ist und die Existenz landwirtschaftlicher Betriebe bedroht.

9.2. Eingriffe in das Landschaftsbild

Die bestehende A 8 wurde als „Panoramaautobahn“ der Landschaft angepasst. Die Planung des 6-streifigen Ausbaus berücksichtigt jetzt nur noch die Interessen des Verkehrs, nicht jedoch die Interessen der Anwohner und den Schutz einer der schönsten Regionen Deutschlands. Durch die gewählte Ausbauart und den geplanten Kurvenradien und Gradienten wird die Alpenlandschaft zerstört und im erheblichen Umfang der Autobahn angepasst. Die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen ändern daran nichts, sie sind, auch wenn sie den gesetzlichen Anforderungen genügen sollten reine Augenwischerei.

Nach dem Willen der Bay. Staatsregierung muss eine „Verschandlung Bayerns“ verhindert werden (Aussage von Ministerpräsident Horst Seehofer). Das Landschaftsbild der Alpen bildet zusammen mit seinem Vorfeld (Chiemsee, Chiemgau, Berchtesgadener Land) ein einmaliges, unverwechselbares Ensemble von hohem Reiz. Der Wert dieser Landschaft als natürliches Kapital für den Tourismus, der in diesem Teil der Region ein bedeutender Wirtschaftsfaktor ist, muss auf Dauer erhalten bleiben und nicht durch übermäßigen Straßenbau beeinträchtigt werden. Die 36 m breite Autobahntrasse (ohne Flächen für Lärmschutz) in Verbindung mit den bis 10 m hohen Lärmschutzwällen, dem Flächenbedarf für die Anschlussstellen und der Lagerung des Aushubmaterials „verschandeln“ das Landschaftsbild in erheblich negativer Weise und dauerhaft.

9.3 Zu den Kompensationsmaßnahmen insgesamt

Die massiven Eingriffe und der dauerhafte Flächenverbrauch müssen durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Der BN bezweifelt jedoch grundsätzlich, dass die in den Unterlagen (z.B. LBP) ausführlich beschriebenen und vielfach auch in den Bauablauf eingebundenen Sicherungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs-, Ersatz- und CEF-Maßnahmen, in der vorgesehenen Form auch fachlich einwandfrei umgesetzt und durch die Umweltaufsicht im notwendigen Umfang kontrolliert und fachlich überwacht werden können.

Es ist u.E. vielmehr zu befürchten, dass im Zuge des Straßenbaus erheblich größere Beeinträchtigungen entstehen werden und sich die Ziele des naturschutzfachlichen Ausgleichskonzepts in ihrer Gesamtheit nicht wie prognostiziert umsetzen lassen und einstellen werden. Bei einem Bauvorhaben dieser Größenordnung und Massivität erscheint dies auch nicht verwunderlich. Die Machbarkeit des Gesamtkonzepts wird daher vom BN in Frage gestellt.

Der BN fordert daher umfassende und den fachlichen Erfordernissen (Entwicklungszeiträume) entsprechender Nach- bzw. Erfolgskontrollen der Kompensationsmaßnahmen (Monitoring-Konzept) sowie die Sicherstellung entsprechender Nachbesserungsmaßnahmen für den Fall, dass sich die fachlich prognostizierten Wirkungen nicht einstellen. Dieses Monitoring-Konzept muss Bestandteil der Planfeststellung sein und rechtsverbindlich festgelegt werden.

9.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Einwände zu den Ausgleichsmaßnahmen:

Zu A 1 / CEF:

Extensivierung einer Nasswiese und Entwicklung von Feuchtgehölzen nördlich Walkerting Flurnr. 1714/2, 1714/3, (jeweils Teilflächen), Gem. Frasdorf, Gmkg. Frasdorf; 6.3.1

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind überflüssig bzw. biotopschädigend: Die angegebenen Flurstücke sind bereits biotopkartiert und werden im Rahmen des Vertragsnaturschutzprogramms extensiv bewirtschaftet. Die anvisierte Verbesserung ist hier nicht möglich. Die Anlage weiterer Gehölzbestände, Baumgruppen etc. schadet den Streuwiesenlebensräumen. Zudem wird durch die geplanten Gehölzpflanzen der Wuchsort von *Apium repens* (FFH-Anhang II und IV) stark beeinträchtigt. Der Bachlauf wurde in den letzten Jahren per Landschaftspflegemaßnahme vom Landkreis Rosenheim entbuscht, gemäht und offen gehalten. Die Bestände des lichtliebenden Kriechenden Selleries haben sich daraufhin deutlich erholt. Eine Bepflanzung ist somit zu unterbinden.

Satt dessen sollten die eutrophierten und langjährig verbrachten Landröhrichte aus Biotop 8139-0240-003 sowie -008 (Teilfläche auf Fl.nr. 787) durch entsprechende Pflege in eine Nass- bzw. Pfeifengraswiese umgewandelt werden.

Die vorgesehene Verpflanzung von *Dactylorhiza incarnata* ssp *hyphaematodes* (RLB 1) ist fachlich unverantwortlich, da diese Orchidee eine Verpflanzung auf Dauer nicht überleben wird. Der Wuchsort der vom Aussterben bedrohten Orchideenart ist durch die Baumaßnahmen akut bedroht. Der Bau des Regenrückhaltebeckens (Becken 3) im Bereich von Biotop 8139-0240-005 ist somit zu unterlassen. Auch indirekte Auswirkungen im Umfeld des Wuchsortes können die Art zum Erlöschen bringen. Eine Ausnahmegenehmigung nach § 45 BNatSchG ist daher u.E. nicht möglich.. Erforderlich ist jedenfalls eine entsprechende Kartierung durch einen anerkannten Experten.

Ebenso ist eine Verpflanzung von *Apium repens* fachlich unverantwortlich. Es handelt sich um eine Population von mehreren Tausend Individuen, die in dieser Größe weder an einen andern Ort verpflanzt noch dort im derzeitigen sehr guten Erhaltungszustand erhalten werden kann.

Zu A 5:

Umwandlung von Intensivgrünland in Feucht- oder Nasswiese, Neuanlage von Wald- und Feuchtgehölzlebensräumen als Leitstrukturen Flurnr. 235 (Teilfläche) Gem. Frasdorf, Gmkg. Umrathshausen 6.3.5

Die Neuanlage von Wald- und Gehölzbiotopen in Umfeld der Streuwiesen ist eine Beeinträchtigung bestehender hochwertiger Offenlandbiotope und als Ausgleich ungeeignet.

Zu W 1:

Waldneugründung auf Seitenablagerungen südwestlich Ginnerting Flurnr. 788, 789, 956, 957/1, 957 (jeweils Teilflächen) Gem. Frasdorf, Gmkg. Frasdorf 6.4.1

Die geplanten Aufforstungen stellen erhebliche Beeinträchtigungen der angrenzenden Streuwiesenlebensräume dar und gefährden die dort vorkommende Population der Helm Azurjungfer (*Coenagrion mercuriale*, RLB 1, FFH-Anhang II).

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

- **Einleitung des aus der Beckenanlage 7 stammenden Oberflächen- und Autobahnabwassers in die Moor- und Quellgebiete der Seefilze und das Wasser des Seefilzgrabens:**
Wir weisen darauf hin, dass für die Seefilze in der amtlichen Biotopkartierung auch ein LB-Vorschlag besteht. Der Seefilzgraben führt im Westen durch ein weiteres hochwertiges Streuwiesenbiotop Biotop (8139-0266-001), für das ebenfalls ein LB-Vorschlag vorliegt. Die Einleitung von Autobahn-Oberflächenwasser, das trotz Reinigung im Absetzbecken eine Belastung mit Schadstoffen aufweisen dürfte, stellt eine eklatante Beeinträchtigung der o.g. Moor- und Quellkomplexe, sowie der gesamten Fisch- und Kleintierfauna des abschnittsweise beispielhaft naturnahen, sauberen und klaren Bachlaufs dar. Eine faunistische Untersuchung und Bewertung auch im Hinblick auf Süßwassermuscheln (*Unio crassus*, FFH-Anhang II und IV, RLB 1) halten wir daher für erforderlich. Zudem ist ein Anschluss der Beckenanlage an das Kanalsystem zu prüfen. Dies gilt auch für die Beckenanlage 8.
- **Bärnseegraben als Vorfluter der Beckenanlage 8:**
Die Dimensionierung der Absetz- und Rückhalteanlage ist auf einen 5-jährlichen Bemessungsniederschlag ausgelegt (FFH-VP, S. 12). Alle Prognosen zum Klimawandel gehen von einer deutlichen Zunahme von Starkniederschlägen aus. Eine Beeinträchtigung der Fisch- und Kleintierfauna des Grabens und damit auch des anschließenden FFH-Gebiets durch das Oberflächenwasser und die darin enthaltenen Schadstoffe ist, entgegen den Ausführungen in der FFH-VP, unseres Erachtens nicht auszuschließen. Zumindest halten wir die Dimensionierung der Absetz- und Rückhalteanlage 8 für zu gering.
- **Zerschneidungseffekte im Bereich des FFH-Gebiets Bärnsee:**
Durch den Ausbau der A 8 auf mehr als die doppelte Breite ergibt sich ein Zerschneidungseffekt für die autobahnnahen Biotope. Auch das FFH-Gebiet Bärnsee ist hiervon massiv betroffen, da die nördlich gelegenen Kohärenzflächen (Biotope 8139-0268 und 8140-0146) massiv abgeschnitten werden. Der genetische Austausch gefährdeter Tier- und Pflanzenarten wird hiermit weiter unterbunden, und Wanderrouten zerstört. Daran ändern auch die geplanten, auf relativ wenige Tierarten zugeschnittenen Durchlässe nichts.

- **Streuwiesen westlich von Frasdorf (Biotopkomplex 8139-0240):**

Durch die geplante Baumaßnahme werden Biotope, die nach §30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG geschützt sind, sowie FFH-Lebensraumtypen nach Anhang I (7230, 6410) und Lebensräume von Arten des FFH-Anhangs II und IV sowie zahlreicher Arten der Roten Liste 1-V zerstört, zerschnitten oder nachhaltig stark beeinträchtigt. Die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen werden diesem Arten- und Biotopverlust in keiner Weise gerecht.

Auch die indirekten Auswirkungen auf Biotopteilflächen, die nicht unmittelbar von den Baumaßnahmen betroffen sind, wurden in den Planungen nicht oder zu wenig berücksichtigt. Hierbei ist in erster Linie Teilfläche 8 zu nennen: ein hydrologisch hochwertiges Kalkflachmoor mit Vorkommen von *Drosera anglica*, *Coenagrion mercuriale* und *Orchetrum coerulescens*. Durch die Bauarbeiten sind Störungen des Wasserhaushalts (Absenkung des Grundwasserspiegels, Beeinträchtigung der Quellschüttungen) zu erwarten. Bereits geringfügige negative Veränderungen bringen die Populationen der o.g. hydrosensibler Arten zum Aussterben.

Allgemein ist durch die geplanten Baumaßnahmen eine Verschlechterung des derzeit meist günstigen Erhaltungszustands der FFH-Schutzgüter (z.B. *Coenagrion mercuriale* und *Apium repens*) zu erwarten. Weitere potentiell vorkommende FFH-Arten wie *Liparis loeselii*, *Maculinea nausithous*, *M. teleius* und *Euphydryas aurinia* sind nicht nachgewiesen, sollten aber gezielt nachgesucht werden. Eine Untersuchung des gesamten FFH-Artenbestands mit Erhaltungszustand und Bewertung halten wir daher für erforderlich.

Zur Ersatzmaßnahme E 1

Die Ersatzmaßnahme besteht aus einer Auwaldrenaturierung am Inn durch Wiedervernässung von Teilflächen (durch Anlage grundwassergespeister Kleingewässer, ggf. Einspeisung von Hochwasserabflussmengen aus einem Vorlandentwässerungsgraben). Die Renaturierung von Auwald würde jedoch eine Wiederbelebung der Hochwasserdynamik des Inns erfordern. Die Wiedervernässung mittels Grundwasser und Hochwasserabflussmengen aus einem Vorlandentwässerungsgraben ist kein Ausgleich für die fehlenden Überflutungen durch den Inn und aus dieser Sicht auch keine adäquate Auwaldrenaturierung. Die Maßnahme ist somit in der Flächenbilanz zu stark gewertet und muss mit einem geringeren Faktor angesetzt oder flächenmäßig entsprechend vergrößert werden.

Zudem befindet sich die E 1-Fläche in der Innaue südlich von Nußdorf und damit relativ weit entfernt von der vom Ausbau betroffenen Region.

Der BN fordert daher mehr Ausgleichsmaßnahmen im direkt betroffenen Raum und schlägt dafür folgende Maßnahmen vor:

Renaturierung und Wiederherstellung Seefilze und nordwestliches Bärnseemoor:

- Wiederherstellung des früher offenen, bzw. mit Latschen bestockten Hochmoors durch Entbuschung und Wiedervernässung, Wiederaufnahme der Streuwiesenpflege (Bärnseemoor).
- Abpufferung von Nährstoffeinträgen durch Extensivierung angrenzender Grünlandflächen.
- Vernetzung der beiden Biotopkomplexe



Abb. 1: Lage Seefilze



Abb. 2: Lage Nordwestl. Bärnseemoor



Weitere Vorschläge für regionale Ausgleichsmaßnahmen:

Renaturierung des Aubachs westlich von Frasdorf und Renaturierung des Bärnseegrabens.

10. Zusammenfassung

Der BUND Naturschutz fordert eine Prüfung der Ausbauvariante 4+2 für die Autobahn A8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg sowie Lärmschutz entsprechend der Bestimmungen zur Lärmvorsorge. Die dargelegten massiven negativen Auswirkungen des 6+2-Ausbaus auf Boden, Natur, Umwelt und Anwohner könnten damit erheblich reduziert werden, wobei die Verbesserungsmaßnahmen auch bei einem 4+2-Ausbau erfolgen können.

Weiterhin ist zu betonen, dass der Aussage im Erläuterungsbericht, dass „andere Trassen aus wirtschaftlichen, baubetrieblichen und ökologischen Gründen nicht in Frage kämen“ widersprochen wird, da Alternativen nicht ergebnisoffen geprüft wurden. Bezweifelt wird vom BN auch die Aussage: „Lärmschutz im Sinne der Lärmvorsorge gibt es nur bei 6+2“.

Es trifft zwar zu, dass für den Lärmschutz beim 6+2 Ausbau nicht geprüft werden muss, inwieweit die Straße dadurch für die Anwohner lauter wird. Andererseits haben aber auch bei einem 4+2 Ausbau die Anwohner Anspruch auf Lärmschutz, wenn die Straße durch den Ausbau nach den gesetzlichen Kriterien lauter wird.

Da die Verkehrsprognose von einem Verkehrszuwachs ausgeht und es damit auch in Teilbereichen beim 4+2 Ausbau lauter als heute wird, hätte mit einem entsprechenden Gutachten geprüft werden müssen, ob auch der 4+2 Ausbau zu einem Anspruch von Lärmschutzmaßnahmen führt. Da dies offensichtlich nicht durchgeführt wurde, fordern wir eine entsprechende Untersuchung.

Mit freundlichen Grüßen



Kurt Schmid
Regionalreferent

gez. Peter Kasperczyk
1. Vorsitzender BN-Kreisgruppe Rosenheim