



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 (29.10.2014) zu wahren vorab per Fax 089/2176-2914
Das Original folgt mit heutiger Post

Ihr Aktenzeichen
Datum Ihres Schreibens
Unser Aktenzeichen VE-AB-A8 Rosenheim-Achenmühle (61/2014)
Datum 29.10.2014

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

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

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 den Anschlussstellen Rosenheim und Achenmühle (Bau-km 58+780 bis Bau-km 68+145) mit dem Regelquerschnitt RQ 36 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 nur 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 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 wäre, wenn ein generelles Tempolimit von 120 km/h festgelegt wird. 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 Überleitungsstrecken). 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

Die Verkehrsmengen für die Abschnitte sind:

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 zwingend erforderlich ist. 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.

Darüber hinaus fordert der BN ein Tempolimit, da sich die Kapazität einer Autobahn durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung erhöht und die Kosten niedriger gehalten werden. In der Verkehrsprognose sowie in den Unterlagen insgesamt wird auf diesen Aspekt überhaupt nicht eingegangen und wir bekräftigen erneut unsere Kritik, dass keine entsprechende Alternativenprüfung erfolgte. Wir halten dies für ein schwerwiegendes Defizit, auch im Hinblick darauf, dass bei einer Planung für einen Ausbau 4+2 mit Tempolimit die Eingriffe in

Natur und Landschaft, die Ausgleichsmaßnahmen sowie die Lärm- und Abgasemissionen dauerhaft geringer wären.

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

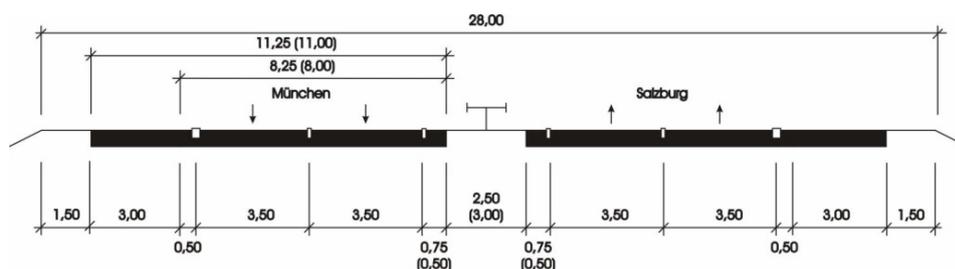
Im Ergebnis der Darstellung der DTV-Werte im Erläuterungsbericht für 2010 mit je nach Abschnitt ca. 58.300 bis 62.800 Kfz/24h einschließlich des Verweises auf bis zu 100.000 Kfz/24h im Wochenend- und Ferienreiseverkehr wird behauptet, dass damit „Die Leistungsfähigkeit des vorhandenen 4-streifigen Querschnitts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

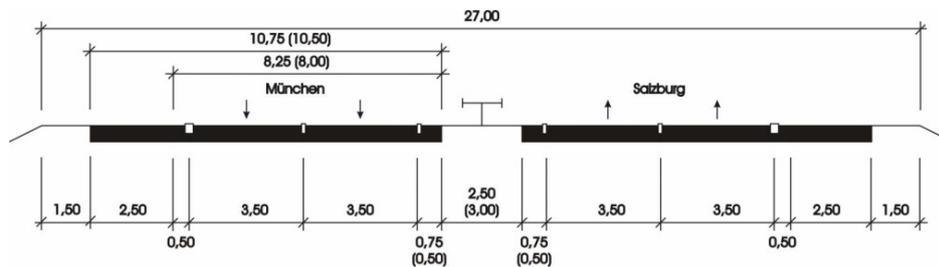
Die in der RAA angegebenen Einsatzbereiche gehen für einen 4-streifigen Querschnitt von einer Regel-Einsatzgrenze von 68.000 Kfz/24h bzw. von bis zu 72.000 Kfz/24h aus, wobei bei letzterem Wert eine gesonderte Betrachtung der Qualität des Verkehrsablaufs (Berücksichtigung Prognoseverkehrsstärke der Bemessungsstunde, 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. 9,365 km lang. Das Vorhaben umfasst insgesamt eine Fläche von rund 97,8 ha.

Der bau- und anlagebedingte Bedarf beträgt:

- ca. 5,4 ha Oberbodenauffüllung und ca. 0,8 ha für die Zwischenlagerung von anfallender Überschussmassen,
- ca. 27 ha vorübergehend beansprucht Flächen, davon ca. 3,1 ha Biotopfläche.
- ca. 24,7 ha Flächenverlust durch Neuversiegelung
- ca. 30,6 ha Flächenverlust durch Neuüberbauung
- ca. 14,7 ha Flächenverlust durch dauerhafte Überschüttung (dauerhafte Seitenablagerungen)

Im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt fallen etwa 59.000 m³ Asphaltaufbruch, 34.000 m³ Betondeckenabbruch, 172.000 m³ Mutterbodenabtrag und etwa 1.193.000 m³ Bodenabtrag an.

Der anfallende Asphalt- und Betondeckenabbruch wird abgefahren bzw. der Wiederverwendung zugeführt. Von den anfallenden etwa 172.000 m³ Mutterboden können etwa 71.000 m³ wieder angedeckt werden, die restlichen etwa 101.000 m³ müssen in Seitenablagerungen dauerhaft flächig aufgebracht werden.

Aufgrund der vorliegenden Bodenaufschlüsse kann das ausgehobene Erdmaterial zu 70 % durch Einbringen von Mischbinder zum Einbau im Dammbereich und unter dem neuen Planum wiederverwendet werden.

Von dem anfallenden rd. 1.193.000 m³ Bodenabtrag können verbessert etwa 835.000 m³ wieder eingebaut werden, etwa 358.000 m³ unbrauchbares Material müssen dauerhaft deponiert werden. Der erforderliche Bodenauftrag beträgt etwa 662.000 m³. Es müssen somit aus dem verbesserungsfähigen Material zusätzlich 173.000 m³, also insgesamt 531.000 m³ dauerhaft trassennah abgelagert werden. (Q 4.4.6)

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 etwa 18 ha Fläche 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 97,8 ha Fläche durch Überbauung, Überschüttung und Versiegelung verloren.

27 ha davon werden vorübergehend z.B. als Lagerflächen beansprucht, sind aber anschließend z.B. durch Verdichtung nicht mehr im ursprünglichen Zustand und beeinträchtigt..

Betroffen sind durch Überbauung, vorübergehende Anlage von Baufeldern oder mittelbare Beeinträchtigungen unter anderem 7,59 (6,8 + 0,79) ha Biotopflächen (Feuchtbiotope, Fließgewässer, Quellen und Hecken), 9,1 ha Waldflächen (darunter auch Auwald der Innauen, Moorwald und Schutzwald), 33,8 ha wertvolle landwirtschaftliche Acker- und Grünlandflächen, sowie Solitäräume und Baumgruppen. Gerade Quellfluren und Moorwälder sind nicht wieder herstellbar und gehen unwiederbringlich verloren!

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. Durch das Vorhaben sind darüber hinaus auch etliche landwirtschaftliche Betriebe direkt in ihrer Existenz bedroht. Auch diese Konsequenzen des 6+2-Ausbaus der A8 sind nach Ansicht des BN durch einen Ausbau 4+2 vermeidbar und daher nicht zu rechtfertigen.

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 (28 oder 29 Meter Regelquerschnitt gegenüber 36 Meter) könnten auf 9,4 km Länge mindestens 6,6 ha Fläche eingespart 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 führen zu einem großen, **vermeidbaren** Flächenverbrauch, der im Widerspruch zum Bodenschutzgesetz und den Zielen des „Bündnis zum Flächensparen in Bayern“ steht.

8. Negative Umweltauswirkungen

Neben dem erheblichen Flächenverbrauch und den Eingriffen in Natur und Landschaft (s.u.) sind durch das Vorhaben insbesondere folgende negativen Umweltauswirkungen unzureichend berücksichtigt oder fehlerhaft bewertet:

8.1 Hochwassergefährdung Gemeinde Rohrdorf

In der Gemeinde Rohrdorf liegen hochwassersensible Bereiche. Der Rückstau durch die Rohrdorfer Ache sowie der Zufluss mehrerer Gräben aus dem Thansauer Süden und Osten führen immer wieder zu Hochwasser im Ortsteil Thansau. Zuletzt waren beim Pfingsthochwasser 2013 große Bereiche im Ortsteil Thansau Süd und Thansau Ost vom Hochwasser betroffen. Aufgrund der angespannten Hochwassersituation im Ortsteil Thansau werden von der Gemeinde Rohrdorf derzeit umfangreiche Maßnahmen zur Hochwasserfreilegung durchgeführt. Die Maßnahmen betreffen die Gräben im Thansauer Süden und Osten (Alte Rohrdorfer Ache, Graben entlang Wacholderstraße, Bahngraben). Diese Gräben sollen nun für die Entwässerung der sechsstreifigen A8 genutzt werden. Die bereits bestehende Hochwassergefahr in Thansau wird in den Planungen nicht berücksichtigt. Zusätzliche Wassermengen können durch diese Gräben nicht mehr aufgenommen werden, ohne dass sich die Hochwassersituation drastisch verschärft. Auch

der zusätzliche Rückstau durch die Rohrdorfer Ache beeinflusst die Hochwassersituation in Thansau negativ.

Die Hochwasserschutzmaßnahmen, die durch die Gemeinde Rohrdorf ausgeführt werden, sind durch die aktuelle Entwässerungsplanung der A8 unwirksam, die Hochwassersituation wird sich sogar verschlechtern. Auch im Ortsteil Rohrdorf steigt durch die höheren Abflussmengen durch den Ausbau der A8 die Hochwassergefahr an.

Bezüglich weiterer Ausführungen zu dieser Problematik sowie den entsprechenden Forderungen, verweisen wir auf die Stellungnahme des Bürgerblocks Rohrdorf e.V. (Einspruch vom 05.10.2014, Punkt 2), der wir uns anschließen.

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.

8.3 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 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 lärmmindernder 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.

Ob die im Planungsdialog geforderte Lärminderung durch die Einhausung zwischen Achenmühle und Daxa durch die gekrümmte Wand von km 65+950 bis km 66+370 ersetzt werden kann, wird sich leider erst in der Realität erweisen.

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 sind damit erhebliche Eingriffe verbunden:

- dauerhafter Verlust durch Überbauung und Versiegelung von Biototypen in einem Umfang von ca. 4,6 ha (Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt)
- dauerhafter Verlust von Waldflächen (Versiegelung durch Fahrbahnen oder Begleitwege, Überbauung durch Böschungsfächen, Entwässerung-, Lärmschutzanlagen etc.) in einem Umfange von ca. 9,1 ha (Schutzgut Boden, Luft und Klima)
- Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen infolge Versiegelung und Überbauung in einer Größenordnung von 21,3 ha für die Straßenbaumaßnahme.
- Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen infolge Überschüttung durch dauerhafte Seitenablagerung in einer Größenordnung von 12,5 ha.
- Verlust der Bodenfunktion im Bereich der Neuversiegelung von Flächen in einem Umfang von ca. 24,7 ha (Schutzgut Boden und Wasser)

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 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 21,3 ha landwirtschaftlicher Fläche nicht zu rechtfertigen ist und die Existenz von landwirtschaftlichen Betrieben 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 Umfange 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 Nicht ausgleichbare Eingriffe in Lebensräume

Laut Erläuterungsbericht „sind die Eingriffe in natürliche Fließgewässer (FW), Quellen / Quellfluren (QF), Moorwälder (MW) nicht in planungsrelevanten Zeiträumen kompensierbar bzw. das Erreichen einer ökologischen Funktions-fähigkeit innerhalb planbarer Zeiträume ist nicht möglich“.

Ein Beispiel hierfür ist das gesetzlich geschützte Quellbiotop südwestlich von Unteracherting (Biotop 8139-1028), das durch die geplante Verlegung der GVS Acherting – Daxa überbaut werden soll. Das Quellbiotop umfasst u.a. eine Kalktufflur des *Cratoneurion commutati* (FFH-LRT 7220), einen prioritären Lebensraumtyp nach FFH-Anhang I. Die Beeinträchtigungen bzw. die Zerstörung des Quellbiotops durch den Autobahnbau sind durch Ausgleichsmaßnahmen nicht ersetzbar und daher gemäß § 15 sowie § 30 (3) BNatSchG zu unterlassen. Der BN fordert daher eine Alternativenprüfung zum geplanten Verlauf der geplanten GVS:

9.4 Kompensationsmaßnahmen

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-, CEF- und FCS-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 die rechtlich verbindliche Festlegung umfassender Nach- bzw. Erfolgskontrollen der Kompensationsmaßnahmen (Monitoring-Konzept) sowie die Sicherstellung entsprechender Nachbesserungsmaßnahmen für den Fall, dass sich die fachlich prognostizierten Wirkungen nicht einstellen.

Der größte Anteil der Ersatzmaßnahmen besteht aus der 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 Vorlandentwässerungsgrabens 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 ein geringerer Faktor anzusetzen (oder flächenmäßig entsprechend zu vergrößern).

9.5 A/FCS 1 Maßnahme: Anlage von Zauneidechsenhabitaten

Das Zauneidechsenvorkommen bei Geiging stellt offensichtlich eine eigenständige Teilpopulation dar. Durch das Vorhaben (Überbauung) ist davon auszugehen, dass die ökologische Funktionalität der Lebensstätten nicht gewahrt bleibt und der Verbotstatbestand der Schädigung gem. § 44 BNatSchG zutrifft (saP S. 75). Die in der saP vorgesehenen Schutz- und FCS-Maßnahmen halten wir für nicht erfolversprechend und unzureichend um das Überleben dieser Lokalpopulation zu sichern. Die Voraussetzung für eine Ausnahme gem. § 45 BNatSchG liegt damit nicht vor. Der BN fordert daher zumindest die Entwicklung einer entsprechenden CEF-Maßnahme für die betroffene Zauneidechsenpopulation, die natürlich vor Beginn der Baumaßnahmen wirksam sein muss.

9.6 Fledermausschutz

In den Unterlagen (LBP, saP) sind relativ umfangreiche Schutzmaßnahmen für die verschiedenen Arten dieser Tiergruppe dargelegt, dabei wird auch auf die Kleine Hufeisennase mehrfach eingegangen. Nach dem BN vorliegenden Informationen ist seit diesem Sommer im Schloss Neubeuern (SW von Rohrdorf) eine Wochenstube von ca. 20 Exemplaren dieser Art nachgewiesen, die in den vorliegenden Unterlagen nicht berücksichtigt ist. Zusammen mit den schon bekannten Sommer- und Winterquartieren sowie den bekannten Fundpunkten an Flugrouten, zeigt dieser Nachweis, dass im Inntal ein besonderer **Verantwortungsschwerpunkt für den Erhalt der Kleinen Hufeisennase in Bayern** liegt. Gerade diese Fledermausart ist jedoch durch ihre Jagdweise in geringer Höhe hochgradig kollisionsgefährdet und durch den geplanten 6+2- Ausbau der A8 besonders gefährdet. Angesichts der aktuellen Nachweise ist zu befürchten, dass trotz der vorgesehenen Maßnahmen ein Tötungstatbestand gem. §44 BNatSchG gegeben sein könnte. Die vorliegenden Unterlagen sind daher fehlerhaft und in erheblichen Maße defizitär. Der BN fordert daher entsprechende Nachbesserungen und eine Neubewertung der Auswirkungen auf die Population der Kleinen Hufeisennase. Grundsätzlich weisen wir in diesem Zusammenhang auch auf die oben genannten Hinweise zur Umsetzbarkeit der Kompensationsmaßnahmen (s.Punkt 9.4) und in Bezug auf Fledermäuse insbesondere auf die Problematik zur Schaffung bzw. Erhaltung notwendiger Leitstrukturen.

9.7 Unzureichende Entwässerungsmaßnahmen

Im Bauabschnitt Inn-Brücke bis Brücke Rohrdorfer Ache (Bau-km 58+780 bis Bau-km 60+625, Länge 1.845 Meter) sind keine Entwässerungsmaßnahmen geplant.

Das Oberflächenwasser gelangt ohne Absetzbecken und Regenrückhaltung in den Sailerbach und schließlich bei Thansau in die Rohrdorfer Ache.

Die in den Unterlagen erwähnten Verbesserungen durch das vorgesehene Entwässerungssystem, im Vergleich zum jetzigen Zustand (z.B. EB, S.33), treffen daher für diesen, doch relativ langen Abschnitt nicht zu. Hier wird auch künftig eine Verunreinigung der Vorfluter durch das Oberflächenwasser der Autobahn (Öl oder andere Wasser gefährdende Leichtstoffe) nicht verhindert. Konkrete Aussagen hinsichtlich möglicher negativer Auswirkungen auf die betroffenen Wasserkörper und Lebewesen haben wir jedoch nicht gefunden, obwohl sich das Risiko durch den 6+2-Ausbau sicher erhöht.

10. Zusammenfassung

Der BUND Naturschutz fordert eine Prüfung der Ausbauvariante 4+2 für die Autobahn A8 zwischen Rosenheim und Achenmühle mit Geschwindigkeitsbegrenzung 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