



MdL Dr. Markus Büchler, Maximilianeum, 81627 München

An die Regierung von Oberbayern
Planfeststellung A8
Maximilianstr. 39

80538 München

Dr. Markus Büchler, MdL

30.08.2020

Einwendung im Planfeststellungsverfahren Ausbau A8 Rosenheim- Bernauer Berg

Maximilianeum
81627 München

markus.buechler@
gruene-fraktion-bayern.de

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den Ausbau der A8 östlich Rosenheim auf 6+2 Streifen erhebe ich folgende Einwände:

Als Abgeordneter des Bayerischen Landtags bin ich häufig zwischen München, Rosenheim und Traunstein unterwegs und kenne sowohl die A8 als auch die Situation der Bahnlinie genau.

1. Das Vorhaben lehne ich ab, weil es nicht mit den inzwischen erfolgten Klimaschutz-Beschlüssen konform geht. Weder die Pariser Klimaschutzvereinbarung noch die Bayerischen Klimaschutzoftensive noch das Bundesklimaschutzgesetz wurden bei der Planung berücksichtigt. Um die dort genannten Ziele zu erreichen, müssen öffentliche Verkehrsmittel ausgebaut werden, damit Verkehr von der Straße verlagert werden kann und nicht umgekehrt.
2. Die Planung berücksichtigt insgesamt keinen ausreichend gesundheitsverträglichen Lärmschutz. Es werden zwar Lärmschutzbauwerke vorgesehen, aber ihre Dimensionierung erfolgt ausschließlich rechnerisch nach fiktiven Verkehrsmodellen bei einer Geschwindigkeit von nur 130 km/h. Das hat schon bei der A94 nicht funktioniert. Es sind keine Messungen nach dem Bau für eine endgültige Dimensionierung vorgesehen. Andererseits lässt der geplante Ausbau viel höhere Geschwindigkeiten als 130 km/h und damit höhere Lärmbelastung zu. Die hinzugezogenen Lärm-Grenzwerte sind außerdem für einen echten Gesundheitsschutz zu hoch, es gibt Studien, die bei diesen Werten immer noch von einer Gesundheitsgefährdung ausgehen. Die geplanten Lärmschutzbauwerke verhindern außerdem

nicht, dass künftig höher über der Autobahn bzw. weiter entfernt gelegene Wohnstätten sogar stärkere Lärmbelästigung erfahren können wie bisher, da der aufgrund der möglichen höheren Geschwindigkeiten und des zusätzlich angezogenen Verkehrs viel intensivere Lärm oben aus den Lärmschutzbauwerken entweichen kann, sofern bei weiter entfernten Gebäuden überhaupt vorhanden. Von einer Entlastung kann keine Rede sein. Hinzu kommt, dass nunmehr das aktuell angestrebte Lärmschutzniveau im Sinne der aktiven Lärmvorsorge (Lärmschutzbauwerke) nur noch zwischen 97% und 71% variiert, also kein 100%iger aktiver Lärmschutz. Für die übrigen Betroffenen soll nur noch passiver Lärmschutz für die Gebäude (Lärmschutzfenster) vorgesehen werden. Das bedeutet eine dauernde Lärmbelästigung für die betroffenen Anwohner, wenn sie sich außerhalb ihres Hauses, z.B. im Garten, aufhalten. Der vorgesehene lärmindernde Fahrbahnbelag ist bekanntermaßen hohem Verschleiß unterworfen und bedeutet somit keinen dauerhaften Beitrag zum Lärmschutz. Eine dauerhafte Geschwindigkeitsbeschränkung auf beispielsweise 120 oder 100 km/h könnte andererseits hierzu bereits einen wichtigen Beitrag leisten, ist jedoch nicht vorgesehen.

3. Der Ausbau der A8 ist im fraglichen Bereich nicht in diesem Umfange notwendig, da die zugrundeliegenden Verkehrsprognosen offenbar bisher weder die Auswirkungen der neuen A94, noch die des geplanten Ausbaus der Bahnlinie München-Mühldorf-Freilassing (ABS38), noch den geplanten Ausbau der A3 Regensburg-Landesgrenze berücksichtigen, dafür aber interessanterweise eine Steigerung des Verkehrsaufkommens allein wegen des Ausbaus auf mehr Fahrspuren selbst. Die Auswirkungen der Klima-Krise und die damit verbundene zu erwartende Gewichtsverschiebung auf andere Verkehrsträger (Bevorzugung öffentlicher Nah- und Fernverkehr) sind ebenfalls nicht berücksichtigt. Ich fordere daher eine Überarbeitung der Prognosen in dieser Hinsicht. Evtl. dann immer noch vorkommende Verkehrsspitzen während der Urlaubszeit rechtfertigen keineswegs diesen massiven Eingriff in die Natur und die sensible Landschaft und die damit verbundenen immensen Kosten.
4. Daraus folgend fordere ich die Prüfung von Alternativen, die die wertvolle, vom Tourismus geprägte Landschaft schont und weniger Fläche verbrauchen wie die Anlage von nicht zuschaltbaren Standstreifen ohne weitere Begradigungsmaßnahmen in Kombination mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung. Die tatsächlichen Verkehrszuwächse könnten durch eine generelle Geschwindigkeits-Beschränkung auf 120 km/h bzw. durch entsprechende Verkehrsbeeinflussungsanlagen aufgefangen werden, da damit eine ausreichende Verflüssigung des Verkehrs und Kapazitätssteigerung der

Straße erreicht werden kann. Damit könnten zudem die Lärmschutz-Bauwerke kleiner ausfallen, somit noch bessere Schonung der reizvollen und touristisch wertvollen Landschaft.

5. Anstatt eines Vollausbaus mit über 36 m Breite (bis zu Verdopplung der bisherigen Breite) könnte mit dem Anbau von lediglich Standspuren die Breite auf 28 m reduziert werden. Damit würde der Flächen-, Landschafts- und Naturverbrauch in akzeptablen Grenzen gehalten und es würden Kosten gespart. Mit beiden Maßnahmen würde zudem die Unfallhäufigkeit und die Schwere der Unfälle vermindert und damit nicht nur Unfallopfer reduziert, sondern auch die Einsatzkräfte der anliegenden Gemeinden entlastet.
6. Im Übrigen ist das Vorhaben in der derzeit geplanten Form insgesamt auch deshalb abzulehnen, weil das Nutzen-Kosten-Verhältnis kleiner als 1 ist, daher die Kosten in keiner Weise zu rechtfertigen sind. Das Vorhaben kommt nur durch die Berechnung über den gesamten Abschnitt München-Landesgrenze über 1. Das ist aber unzulässig, da die Abschnitte München-Rosenheim und Rosenheim-Landesgrenze ganz unterschiedliche Bereiche und Umstände betreffen. Außerdem wurde der auch geplante, sehr teure Ausbau des Bernauer Bergs nicht mitberücksichtigt. Gerade in Zeiten wirtschaftlicher Engpässe aufgrund der Covid-19-Epidemie müssen die staatlichen Mittel überlegt eingesetzt werden.
7. Darüber hinaus ist das Planfeststellungsverfahren in dieser Form zu diesem Zeitpunkt nicht rechtskonform und damit ungültig. Wegen der Durchführung während der bayerischen Sommerferien konnten keine ausreichenden Konsultationen und Information der Bürger erfolgen.
8. Durch den Baustellenverkehr und Baustellenumgehungsverkehr werden Luftkurorte wie Aschau zusätzlich belastet. Durch die vermehrten Abgase und insbesondere Dieselabgase sinkt die Luftqualität. Luftkurorte müssen regelmäßig die Luftstandards eines Luftkurorts erfüllen. Andere Gemeinden, die derzeit attraktive Urlaubsorte (Frasdorf, Bernau, Siegsdorf etc.) sind, werden ebenfalls durch den zusätzlichen Verkehr belastet.
9. Durch den geplanten Ausbau werden wertvolle Naturschutzgebiete, Wasserschutzgebiete und Quellgebiete gefährdet.
10. Ortschaften und Dorfgemeinschaften an der Autobahn wie Leitenberg, Umrathausen, Spöck, Ginnerting u.a. werden durch die Autobahnverbreiterung und gravierende Änderung der Landschaft völlig verändert.
11. Die verschiedenen langjährigen Bauphasen bedingen gravierende Beeinträchtigungen für Pendler, klein- und mittelständige Betriebe. Zu dem Ausbauphasen der A8 kommt der Ausbau des Brenner Nordzulaufs im Inntal und Rosenheim dazu. Es ist davon auszugehen,

dass neben dem Baustellenverkehr der Transitverkehr Ausweichrouten über die Dörfer nimmt, was zusätzliche Lärm-, Abgas- und Staubbelastung bedeutet.

Ich bitte um Berücksichtigung im laufenden Verfahren sowie um eine Teilnahmemöglichkeit am öffentlichen Erörterungstermin zur Behandlung der eingegangenen Einwendungen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Markus Büchler, MdL