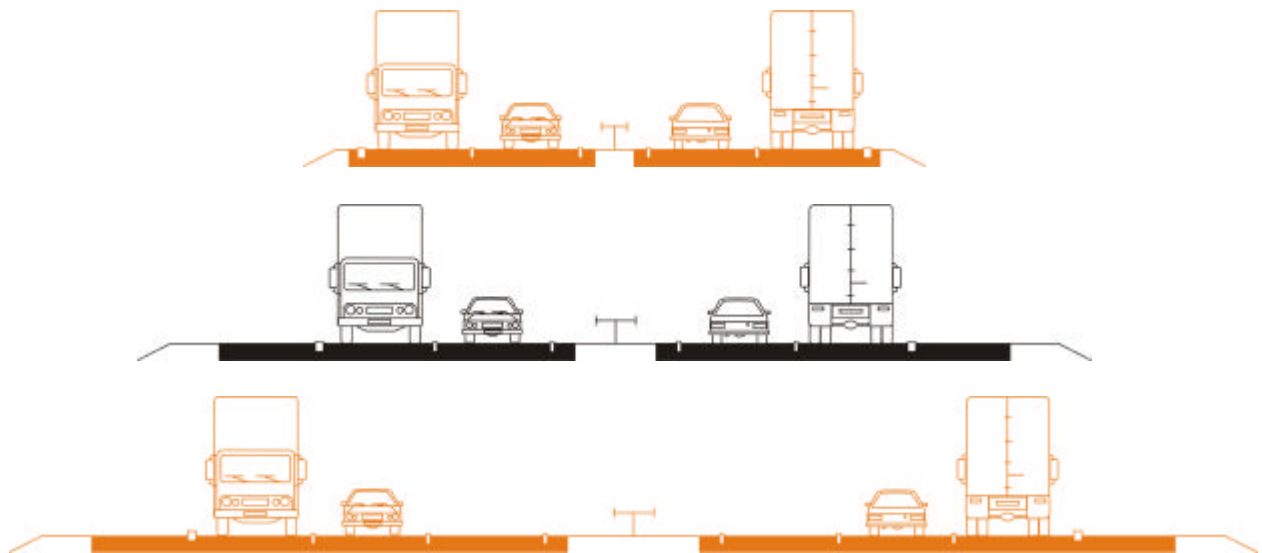


# Stellungnahme

## zum bestandsorientierten Ausbau der A 8 Ost zwischen Rosenheim und bayerischer Landesgrenze

- *Kurzfassung* -



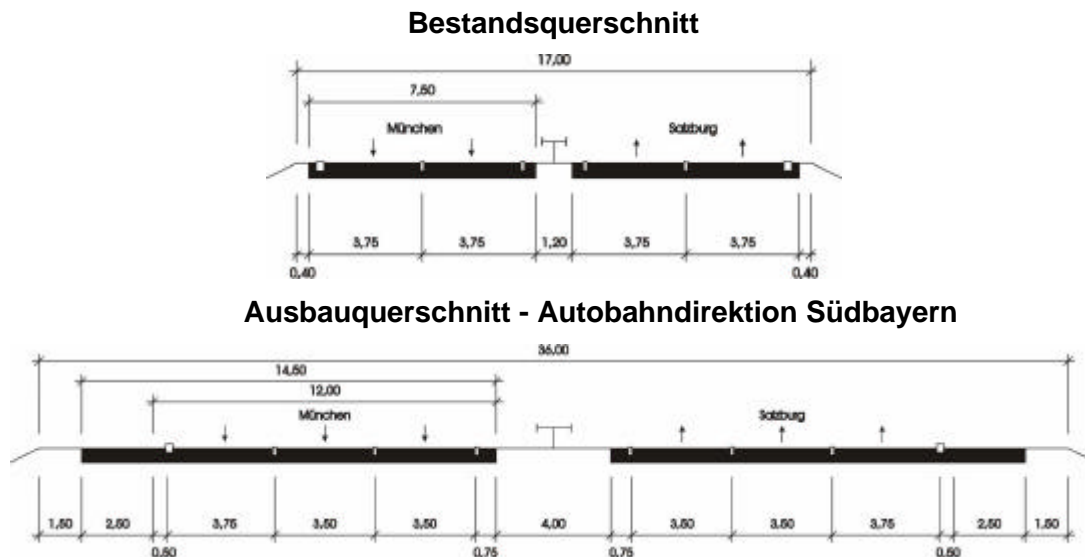
**Auftraggeber:** Bund Naturschutz in Bayern e. V. (BN), Landesverband und Kreisgruppen Rosenheim, Traunstein, Berchtesgadener Land  
Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V. (LBV)  
Kreisgruppen Rosenheim, Traunstein, Berchtesgadener Land

**Auftragnehmer:** Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger  
Stadt•Verkehr•Umwelt **SVU**  
Dresden / Berlin  
Tel. 0351/4221196  
Fax 0351/4221198

Dresden, 9. Mai 2009

## Ausgangslage

Das Land Bayern bzw. der Bund als Baulastträger planen den Ausbau der derzeit 4-streifigen Bundesautobahn A 8 von Rosenheim bis zur bayerischen Landesgrenze.



Die **Planung** sieht einen 6-streifigen Ausbau des gesamten Autobahnabschnittes, inklusive Standstreifen und einer Optimierung der Linienführung sowie den Aus- und Umbau der Anschlussstellen vor. Damit soll eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit, der Verkehrssicherheit sowie eine Verbesserung des Umweltschutzes, wie z. B. durch Schallschutzanlagen, Regenwasserbehandlungsanlagen und landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen erreicht werden. Der Bau soll unter Aufrechterhaltung des Verkehrs erfolgen.

Der Baulastträger geht dabei von einem so genannten „bedarfsgerechten“ Ausbau aus, der infolge der Erweiterung vom heute 4-streifigen auf einen 6-streifigen Querschnitt mit einer beträchtlichen zusätzlichen Flächeninanspruchnahme sowie einer Erhöhung der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen verbunden sein wird. Vor allem aber wird dies erheblich höhere Kosten nach sich ziehen. Insofern ist das Zielkriterium „bedarfsgerecht“ zu hinterfragen. Dabei sind auch die Optimierung der Linienführung im Zusammenhang mit der Erhöhung der Leistungsfähigkeit zu diskutieren, ziehen diese doch eine Begradigung der Trasse mit zusätzlichem Flächenverbrauch nach sich, der dann durch Maßnahmen zum Umweltschutz „ausgeglichen“ werden soll.

Der **Bund Naturschutz in Bayern e. V. (BN)**, der **Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V. (LBV)** sowie verschiedene **örtliche Bürgerinitiativen (BI)** orientieren auf einen **bestandsorientierten Ausbau** unter weitestgehender Nutzung der vorhandenen Trasse mit alternativen Lösungen, wie z. B. Mitnutzung der Standstreifen, reduzierten Geschwindigkeitsvorgaben etc., um bei möglichst wenig Flächenverbrauch und geringer Beeinträchtigung von Natur und Landschaft dennoch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie die Gewährleistung der notwendigen Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr und zugleich einen besseren Schutz der Bevölkerung vor Lärm sowie Luftschadstoffen zu erreichen.

## Fakten

### Verkehrsaufkommen

Verkehrsmengen, die einen 6-streifigen bzw. „bedarfsgerechten“ Ausbauquerschnitt erfordern, sind lediglich westlich des Autobahndreieckes Inntal vorhanden. Im östlich anschließenden Abschnitt **zwischen Rosenheim und bayerischer Landesgrenze** nehmen die Verkehrsmengen heute und zukünftig hingegen stark ab, so dass ein **6-streifiger Ausbauquerschnitt nicht generell erforderlich** ist. Lediglich zwischen dem Inntaldreieck und der Anschlussstelle Bernau ergeben die Verkehrszahlen, dass hier gegebenenfalls ein 6-streifiger Querschnitt erforderlich sein könnte, der als „bedarfsgerecht“ zu bezeichnen wäre. Der Bedarf kann aber auch mit einem 4-streifigen Querschnitt abgedeckt werden, wenn in den Spitzenzeiten die Standstreifen, wie an anderen Autobahnabschnitten im Münchner Raum bereits erfolgreich praktiziert, mitgenutzt werden würden. Für die weitere Strecke ab Bernau bis zur Landesgrenze ist ausschließlich der 4-streifige Ausbau als „bedarfsgerecht“ anzusehen.

Theoretisch über den normalen Bedarf hinausgehende Spitzenbelastungen sind lediglich an einzelnen Ferientagen sowie Feiertagen bzw. Wochenenden und nur in einzelnen Abschnitten zu verzeichnen. Diese sollten jedoch nicht als Dimensionierungsgrundlage dienen, da sie lediglich mit den bekannten kurzzeitigen Einschränkungen verbunden sind. Im Tagesverlauf sind die Verkehrsbelastungen in den Morgen- und Abendspitzen am höchsten. In den sonstigen Zeiten, insbesondere **nachts** sind **die Verkehrsbelegungen** hingegen **derart gering**, dass ein **6-streifiger** Ausbauquerschnitt **deutlich überdimensioniert** wäre.

Für die **Entwicklung der Verkehrsmengen** ist von 1994 bis 2007 eine stetig leichte Zunahme der Verkehrsbelastungen zu verzeichnen gewesen, wobei die **Zuwachsraten kontinuierlich geringer** geworden sind. Dieser Trend wird sich höchstwahrscheinlich in der weiteren Entwicklung fortsetzen.

### Bevölkerung und Beschäftigung

Wie bereits in Ostdeutschland seit Jahren stattfindend, sind zukünftig auch in den alten Ländern der Bundesrepublik Deutschland ein **Rückgang** und eine weitere **Alterung der Bevölkerung** zu erwarten. Auch für die Region Südostoberbayern wird in den nächsten Jahren eine allmähliche Alterung der Bevölkerung eintreten. Diese Entwicklung hat eine **Veränderung des Verkehrsverhaltens** und damit der Verteilung der Verkehrsbelastung im Tagesverlauf zur Folge, was sich auf die künftigen Spitzenstundenbelastungen der Bundesautobahn A 8 auswirken wird.

Die **Beschäftigtenzahlen** sind - abgesehen von einzelnen Schwankungen - in der betreffenden Region, bezogen auf den Zeitraum von 2001 – 2007 **annähernd gleich geblieben**. Aufgrund der Nähe zum Großraum München und der zentralen Funktion der Stadt Rosenheim sind in der Region **hohe Pendleranteile** von über 60 % festzustellen, wovon ein hoher Anteil die Bundesautobahn A 8 für den „Arbeitsweg“ nach und von München nutzt.

Der 6-streifige Ausbau des Autobahnabschnittes würde, aufgrund der dann erlaubten höheren bzw. gefahrenen Geschwindigkeiten und der damit gemeinhin verbundenen schnelleren Arbeitswege bzw. kürzeren Reisezeiten, die daraus resultierende Zersiedelung des Großraumes München weiter unterstützen, was sowohl verkehrspolitisch als auch hinsichtlich der Raumentwicklung sowie für die Entwicklung der Landeshauptstadt ungünstig wäre.

## Weitere Entwicklungstendenzen

Aufgrund weiter **steigender Energiekosten** ist insgesamt eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens wahrscheinlich, sodass die Nutzung alternativer Verkehrsmittel oder auch das Bilden von Fahrgemeinschaften - ein bereits laufender Trend - allmählich mehr an Bedeutung gewinnen wird. Die Folge sind insgesamt **weniger Fahrzeuge** auf den Straßen, insbesondere im Privatbereich (Pkw).

Da außerdem zukünftig **gesundheits-, umweltspezifische und wirtschaftliche Aspekte** in der Verkehrs- und Siedlungsplanung eine immer größere Bedeutung erlangen werden und teilweise bereits heute, z. B. durch die EU-Gesetzgebung zur Luftreinhaltung bzw. zum Umgebungslärm derartige Anforderungen existieren, ist künftig auch seitens der Baulastträger eine stärkere Berücksichtigung der Belange des Gesundheits- und Umweltschutzes (Lärm, Luft, Flächenverbrauch, Zerschneidung etc.) notwendig. Daneben bestehen ohnehin gewaltige Aufgaben, um die Klimaschutzziele bzw. die entsprechenden internationalen Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland mit Leben erfüllen zu können.

Weitere Effekte hinsichtlich der Reduzierung der Verkehrsmengen auf der A 8 können durch parallel erfolgende **Ausbauprojekte** der Deutschen Bahn und/oder des Bundes (d. h. **Straße und/oder Schiene**) entstehen.

## Ergebnisse

Die bisherige Verkehrsentwicklung sowie die, der Planung des Bundes bzw. Freistaates zugrunde liegende **Prognose** der Verkehrsbelegungen **rechtfertigen keinen durchgängigen 6-streifigen Ausbau für den gesamten Autobahnabschnitt der A 8 von Rosenheim bis Bundesgrenze.**

Die Analyse der Verkehrsmengen sowie der generellen strukturellen Entwicklungen ergeben geringere Entwicklungspotenziale für eine Verkehrszunahme, sodass für die

- **A 8 zwischen Rosenheim und der bayerischen Landesgrenze ein**
- **4-streifiger Ausbauquerschnitt ausreichen wird.**

Für **temporäre Spitzenverkehrsbelastungen** (z. B. An-/Abreisetage in der Ferienzeit), welche ggf. zu Überlastungen insbesondere im Abschnitt

- **zwischen Rosenheim und Bernau** führen können, ist eine
- **zeitlich beschränkte Nutzung der Seitenstreifen** zu empfehlen.

Für den östlich angrenzenden Abschnitt von

- **Bernau bis bayerische Landesgrenze** ist
- **generell ein 4-streifiger Ausbau** ausreichend.

Aufgrund der besonderen **räumlichen Lage** des Autobahnabschnittes – **Alpenvorland, Chiemsee** und der Nähe zum **Biosphärenreservat Berchtesgadener Land** – sollten die

- **Querschnitte auf Mindestmaße** beschränkt werden.

Die Verkehrssicherheit wird durch die Verwendung von Fahrstreifenbreiten von 3,50 m gegenüber 3,75 m nicht maßgeblich beeinflusst, da zum einen für Autobahnabschnitte mit temporärer Standstreifennutzung ohnehin eine Begrenzung der zulässigen **Höchstgeschwindigkeit** von **120 km/h** bzw. **100 km/h** gefordert wird und zum anderen für den

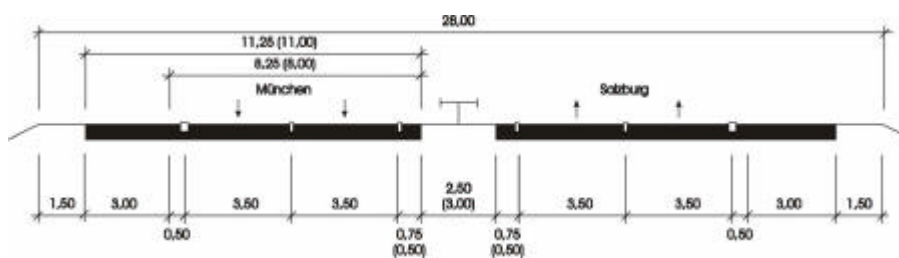
- **Gesamtabschnitt der A8** ebenfalls eine
- **generelle Geschwindigkeitsfestsetzung auf 120 km/h**

vorgesehen werden sollte.

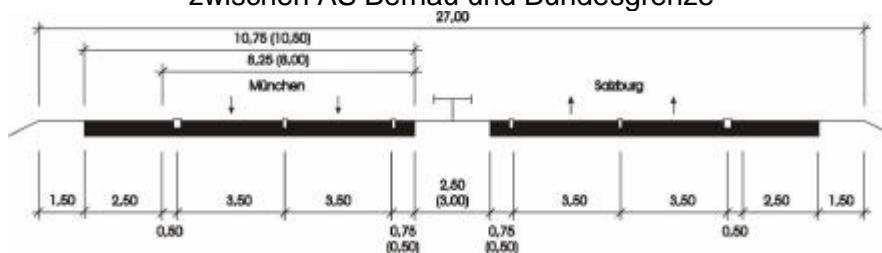
Neben der Gewährleistung eines **hohen Verkehrssicherheitsniveaus** ergeben sich durch die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit außerdem **Vorteile** hinsichtlich einer **flächensparenderen und zugleich landschaftsgerechteren Trassierung** sowie positive Effekte für die Luftreinhaltung und den **Lärm- bzw. Klimaschutz**.

Im Ergebnis werden folgende Ausbauquerschnitte vorgeschlagen:

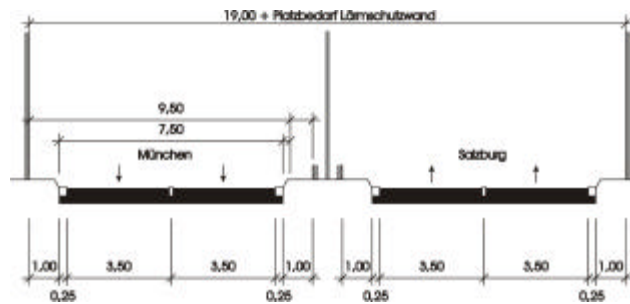
#### Ausbauquerschnitt mit Standstreifennutzung Tempo 120 / Tempo 100 km/h zwischen AS Rosenheim und AS Bernau



#### Ausbauquerschnitt ohne Standstreifennutzung Tempo 120 km/h zwischen AS Bernau und Bundesgrenze



#### Ausbauquerschnitt für eng angebaute Autobahnabschnitte Tempo 80 km/h in eng angebauten Ortsdurchfahrten



Bei Anwendung der dargestellten Querschnitte in Verbindung mit einer generellen Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h bzw. bei Bedarf niedriger, wird insgesamt ein stimmiger Kompromiss zwischen der Leistungsfähigkeit des Autobahnabschnittes und dem Eingriff in den angrenzenden naturräumlichen und baulichen Bestand erreicht. Dabei bleiben die Investitions- und Unterhaltungskosten und die Beeinträchtigungen durch die Emissionen des Kfz-Verkehrs in einem vertretbaren Rahmen.

Erreicht wird auch, dass die mit dem Bau der Reichsautobahn geschaffene relativ hohe Verträglichkeit zwischen der wertvollen Landschaft und dem Kfz-Verkehr und somit auch das Landschaftserlebnis für die Autobahnnutzer weitgehend erhalten bleiben kann. Warum soll nicht, wie inzwischen bei Stadtstraßen wieder üblich, eine gute Straßenraumgestaltung auch bei einer Autobahn - hier jedoch noch stärker auf den Landschaftsraum ausgerichtet - als anzustrebendes Ziel gelten? Dies vor allem deshalb, weil die Bundesautobahn A 8 neben ihrer reinen Verbindungsfunktion für den Tagesverkehr insbesondere auch eine für den Tourismus bedeutende Trasse darstellt, die in ihrem Streckenverlauf wesentliche touristische Ziele und Sehenswürdigkeiten der Region Südostoberbayern tangiert und somit hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Bedeutung nicht nur der Transport von Gütern bzw. die Beförderung von Verkehrsteilnehmern im Mittelpunkt stehen sollte.

Falls trotz vorliegender Einschätzungen ein durchgängig **6-streifiger Ausbau** für die A 8 Ost von Rosenheim bis Bundesgrenze vorgenommen werden sollte, liegt eindeutig eine **Überdimensionierung** und somit ein **ungerechtfertigter Kosteneinsatz** vor. Davon abgesehen widerspräche dies auch verschiedenen Zielstellungen bzw. internationalen Verpflichtungen der Bundesrepublik zur Flächeneinsparung, zum Klimaschutz usw. Letztlich ergeben sich auch aus der Alpenkonvention Verpflichtungen für die Bundesrepublik und das Land Bayern, nachhaltige Lösungen für den Ausbau der A 8 anzuwenden, um „Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist.“<sup>1</sup>

Dresden, 12.05.2009

Dr.-Ing. Ditmar Hunger

<sup>1</sup> [http://www.alpconv.org/theconvention/index\\_de.htm](http://www.alpconv.org/theconvention/index_de.htm)