

Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Herr Bundesminister
Wolfgang Tiefensee

Bundesministerium für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

Tempolimit auf Autobahnen und Richtlinien zum Autobahnbau
Hier: Ausbau der BAB A 8 zwischen Rosenheim und Salzburg

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

wie Ihnen vielleicht bekannt ist, laufen derzeit die Planungen für einen 6-streifigen Ausbau plus Standspuren (6 + 2) für den o.g. Abschnitt der A 8. Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) hält diesen Ausbaustandard für überzogen und, angesichts der Verkehrsmengen, für nicht erforderlich. Auch hinsichtlich der Ziele der Bundesregierung zur Reduzierung der CO₂-Emissionen oder der Verringerung des Flächenverbrauchs, ist ein derartiger Ausbau nicht zu rechtfertigen.

Hinzu kommt, dass die A 8 im Chiemgau in einer einmaligen Voralpenlandschaft und wichtigen Urlaubsregion verläuft, die durch die massiven Eingriffe erheblich beeinträchtigt würde. Weiterhin gelten für diesen Raum die völkerrechtlich verbindlichen Vorgaben der Alpenkonvention (AK), die u.a. gemäß Verkehrsprotokoll eine progressive Minimierung der Emissionen sowie eine Alternativenprüfung (Art. 11 Abs. 2) vorschreibt.

Der Bund Naturschutz hat deshalb schon vor einiger Zeit bei einem anerkannten Verkehrsexperten eine Gutachten in Auftrag gegeben, das die Möglichkeiten und die Machbarkeit einer Verbesserung dieser Autobahnstrecke untersuchen sollte, mit zielgerichteten Verbesserungen – Anbau Standstreifen - die bestehenden und prognostizierten Verkehrsmengen bewältigen kann.

Diese Studie kommt zu folgenden zentralen Aussagen:

Die vorliegenden Verkehrsdaten rechtfertigen keinen durchgängig 6-streifigen Ausbau. Ein 4-streifiger Querschnitt und der Anbau von Standspuren wäre ausreichend, wobei in einem Teilabschnitt (AS Rosenheim bis AS Bernau) die Standspuren als zuschaltbare Fahrstreifen konzipiert werden sollten um ggf. eine zeitlich beschränkte Nutzung bei Überlastungen zu ermöglichen. Als Grundlage dieser Ausbaulösung ist allerdings eine durchgehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h, bzw. 100 km/h in den Bereichen mit temporärer Standstreifenutzung vorzusehen.

Durch eine derartige maßvolle Lösung ließe sich nach Ansicht des BN ein akzeptabler und stimmiger Kompromiss zwischen der Leistungsfähigkeit der Autobahn und dem Eingriff in den angrenzenden naturräumlichen und baulichen Bestand erreichen. Außerdem blieben die

Investitions- und Unterhaltungskosten, sowie die Beeinträchtigungen durch die Emissionen des Kfz-Verkehrs minimiert.

Ich möchte hier nicht auf weitere Einzelheiten eingehen, und legen ein Exemplar zu Ihrer Verfügung bei. Den zuständigen bayerischen Behörden liegt sie seit der ersten A8-Baukonferenz im Mai vor und wurde bei den nachfolgenden Terminen von der Autobahndirektion bereits bewertet. bereits seit längerem vor. Hinweisen möchte ich aber noch darauf, dass auch die Autobahndirektion Südbayern bestätigte, dass zur Bewältigung der Verkehrsmengen auf dem gegenständlichen Abschnitt der A8 ein 6-streifiger Ausbau nicht unbedingt erforderlich wäre.

Voraussetzung für die Realisierung einer Lösung mit „Augenmaß“ wäre jedoch die politische Vorgabe. Denn die zuständigen Behörden und Ämter berufen sich natürlich auf die entsprechenden Richtlinien des Straßenwesens oder sonstige Vorgaben und beharren darauf, dass sie nicht anders planen könnten bzw. dürften und nur bei einem 6-streifigen Ausbau auch Lärmschutzmaßnahmen möglich wären. Dabei ist doch allgemein bekannt, dass diese Richtlinien durchaus Spielräume enthalten, die nach allen Richtungen auslegungsfähig sind und deren Ausschöpfung letztendlich nur eine Frage der politischen Prioritätensetzung ist. Auch die sonstigen Vorgaben (z.B. Bundesverkehrswegeplan) können geändert werden, es sind ja schließlich keine Naturgesetze.

Sogar örtliche Politiker, darunter auch Bundestagsabgeordnete wie Peter Ramsauer, fordern für die „Chiemgau-Autobahn“ eine flexible Lösung und kein stures Festhalten an Richtlinien und Vorschriften. Wobei sich deren Vorstellungen insbesondere auf Lärmschutz, Grünbrücken und Tunnellösungen fokussieren, während der BN den geplanten Ausbaustandard grundsätzlich für überdimensioniert hält und aus diesem Grund, wie auch zum Schutz dieser großartigen Landschaft mit ihrer kleinstrukturierten Landwirtschaft eine flexible Auslegung der Straßenbau Richtlinien fordert. Und natürlich will auch der BN eine deutliche Verbesserung des Lärmschutzes für den Gesundheitsschutz der Bevölkerung, unabhängig von der Ausbauart.

Nicht akzeptabel ist nach Ansicht des BN außerdem die Begründung der Autobahnplaner, dass die A 8 eine Fernautobahn sei und somit entsprechende Standards zwingend erforderlich wären. Mit diesem Argument einen 6-streifigen Ausbau für durchschnittlich rund 50.000 Kfz/Tag zu begründen und die hohen Kosten sowie den enormen Landverbrauch zu rechtfertigen, ist unsinnig. Für eine „transeuropäische Magistrale“ müsste es doch zumindest halbwegs einheitliche Kapazitäts- und Geschwindigkeitsstandards innerhalb der Europäischen Union geben. Wenn der Autofahrer in Österreich einfährt, muss er mit 4 Fahrstreifen + Standspur sowie überwiegend Tempolimits von 110 km wegen „ILG“ zurechtkommen, was problemlos möglich ist.

#

In Übereinstimmung mit einer Vielzahl von Verkehrswissenschaftlern und der Europäischen Union ist eine zentrale Forderung des Bund Naturschutz eine allgemeines Tempolimit auf Bundesautobahnen. Die wesentlichen Zielsetzungen in der Gestaltung des Verkehrsablaufs, wie Reduktion von Fahrzeitverlusten, Mobilitätssicherung, Verminderung von Kraftstoffverbrauch, Schadstoff- und Lärmemissionen sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und Senkung der Unfallzahlen, ließen sich dadurch kurzfristig erreichen und kostengünstig verbessern. Viele der geplanten Aus- und Neubauten von Autobahnen wären dann überflüssig und die eingesparten Finanzmittel könnten zur Sanierung bestehender Verkehrswege genutzt werden. Dies gilt auch für den geplanten Ausbau der A 8 im Chiemgau.

Ich bitte Sie daher darum, sehr geehrte Herr Bundesminister, sich in diesem Sinne für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik einzusetzen und im konkreten Fall des Ausbaus der A 8 Ihre Möglichkeiten zu nutzen, um eine angemessene, maßvolle Lösung, anstatt des geplanten 6-streifigen Ausbaus zu erreichen. Dies wäre für die hier wohnenden Menschen, die Natur und die herrliche Urlaubslandschaft die bessere und nachhaltigere Zukunftsinvestition.

Für Ihre Unterstützung bedanke ich mich bereits im voraus und würde mich über eine baldige Nachricht sehr freuen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Richard mergner

Landesbeauftragter