



Bundeskanzleramt, 11012 Berlin

Herrn
Prof. Dr. Hubert Weiger
Bund Naturschutz in Bayern e.V.
Bauernfeindstraße 23
90471 Nürnberg

Dirk Pung-Jakobsen
Leiter des Referates Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT Willy-Brandt-Straße 1, 10557 Berlin

POSTANSCHRIFT 11012 Berlin

TEL +49 (0) 30 18 400-2324

FAX +49 (0) 30 18 400-1831

EINGEGANGEN

25. Sep. 2009

Erliebigt

Verteiler *Dirk Pung-Jakobsen*

Berlin, 24. September 2009

Dirk Pung-Jakobsen

Sehr geehrter Herr Professor Weiger,

haben Sie vielen Dank für Ihr Schreiben an die Bundeskanzlerin vom 14.08.2009. Sie hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

In Ihrem Schreiben setzen Sie sich für ein generelles Tempolimit auf Bundesautobahnen ein und nehmen direkten Bezug auf die Straßenplanung zum verkehrsgerechten Ausbau der A 8 im Chiemgau.

Alle vorliegenden aktuellen Prognosen sagen sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr in Deutschland und Europa einen erheblichen Anstieg voraus. Mit Öffnung der Grenzen nach der Deutschen Einheit und durch die Europäische Erweiterung ist insbesondere Deutschland als europäisches Haupttransitland gefordert, die einzelnen Verkehrsträger noch besser zu vernetzen und auszulasten, um den Verkehr auch in Zukunft bewältigen zu können.

Mit dem Masterplan Güterverkehr und Logistik hat die Bundesregierung ein strategisches Konzept zur Stärkung der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems aufgestellt. Dieses Konzept beinhaltet Investitionen in die optimale Nutzung der vorhandenen Verkehrswege, in die effiziente Gestaltung des Verkehrs und in Maßnahmen zur Stauvermeidung und Begrenzungen der Belastungen durch den Verkehr.

Die A 8 München-Salzburg ist eine der ältesten Autobahnen in Deutschland, deren durchgängige Befahrbarkeit bereits vor dem Zweiten Weltkrieg hergestellt werden konnte. Die Autobahn ist eine der wichtigsten West-Ost-Verbindungen in Süddeutschland, vor allem am Nordrand der Alpen. Im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz ist der Ausbauabschnitt der A 8 zwischen Rosenheim bis zur Bundesgrenze bei Salzburg durchgängig als 6-streifiger Querschnitt in verschiedenen Bedarfskategorien enthalten.

Vor dem Hintergrund des unabweisbaren Erneuerungsbedarfs der mittlerweile über 70 Jahre alten Bestandsstrecke werden zurzeit Planungsüberlegungen zum Streckenausbau angestellt. Planungsbegleitend wurden auf Landkreisebene wirkende Arbeitsgruppen eingerichtet, um bereits zu einem sehr frühen Planungsstadium eine ausgewogene Lösung zu erreichen.

In eine planerische Abwägung zur Wahl des Querschnitts werden unter Zugrundelegung der künftigen Verkehrsbelastung neben der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit auch Kriterien der Verkehrssicherheit und –qualität und der Umweltverträglichkeit der jeweiligen Querschnittsform einbezogen.

Die Auswirkungen einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen werden oftmals überschätzt. Ausgangspunkt für die meisten Unfälle ist nicht so sehr das Überschreiten einer angeordneten Höchstgeschwindigkeit, sondern die im Einzelfall nicht situationsangepasste Geschwindigkeit, die oft auch deutlich unterhalb eines geforderten Tempolimits liegt. Auch ist die Unfallhäufigkeit keineswegs homogen über das gesamte Autobahnnetz verteilt. Geschwindigkeitsbeschränkungen sollten daher zielgerichtet bei Gefahrenstellen zur Entschärfung von Unfallhäufungen angeordnet werden, um tatsächlich einen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten zu können.

Inwieweit die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Zusammenhang mit den Planungsüberlegungen zum Ausbau der A 8 angebracht ist, hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Bei der Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maß-

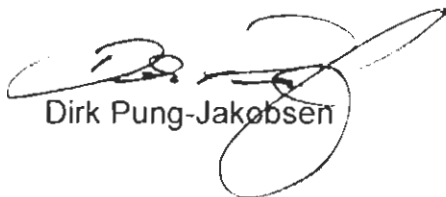
nahmen, also auch bei der Frage der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung, handelt es sich um die Durchführung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Eine Entscheidung darüber fällt wegen der Kompetenzverteilung des Grundgesetzes (Artikel 83 und 84 GG) in die Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörden der Länder.

Die laufenden Planungen zum verkehrs- und umweltgerechten Ausbau der A 8 verletzen dabei nicht die geltenden Bestimmungen der Alpenkonvention. Unter Berücksichtigung der breiten Beteiligung von den betroffenen Gemeinden, Verbänden, Interessensgruppen in einer Vorplanungsstufe wird zu einem sehr frühen Zeitpunkt gewährleistet, dass alle ergänzenden Belange und Anregungen zum Umweltschutz in den laufenden Planungsprozess mit aufgenommen werden und in eine Abwägung einfließen können. Darüber hinaus werden die Belange des Umweltschutzes in den nachfolgenden Planungsstufen eingehend erörtert und angemessen in die Planungen einbezogen

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. hat damit bereits auf Ebene der Arbeitsgruppen und in einem künftigen Planfeststellungsverfahren die Gelegenheit, seine Einwendungen und Anregungen zu der Ausbauplanung der A 8 einzubringen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Dirk Pung-Jakobsen

Bund Naturschutz in Bayern e.V. Bauernfeindstr. 23 90471 Nürnberg

Frau Bundeskanzlerin
Dr. Angela Merkel
Bundeskanzleramt
Willy-Brandt-Str. 1
10557 Berlin



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

Prof. Dr. Hubert Weiger
1. Vorsitzender

Bauernfeindstraße 23
90471 Nürnberg
Tel. 09 11 / 8 18 78-10
Fax 09 11 / 86 95 68

hubert.weiger@
bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de

Nürnberg, 14.08.2009

Tempolimit auf Autobahnen Hier: Ausbau der Bundesautobahn A 8 im Chiemgau

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin,

der Neubau von Straßen sowie der Ausbau des bestehenden Straßennetzes erfolgt nach wie vor in einem Ausmaß und in Dimensionen, die nach Ansicht des Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) mit einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Verkehrspolitik nicht zu vereinbaren sind. Der überzogene Ausbau der Straßeninfrastruktur steht beispielsweise in eindeutigem Widerspruch zu den Zielen der Bundesregierung zur Reduzierung der Kohlendioxidemissionen, der Verringerung des Flächenverbrauchs oder der Verbesserung der Mobilitätsstrukturen für alle Bürgerinnen und Bürger. Die Förderung und Optimierung der bestehenden Alternativen zum Straßenverkehr wird dagegen in viel zu geringem Maße in Angriff genommen.

Ungeachtet der demographischen Entwicklung in Deutschland oder der Tatsache, dass in allen anderen EU-Staaten strenge Geschwindigkeitsbeschränkungen gelten, planen die Straßenbauer an den Fernstraßen weiter nach dem Motto „freie Fahrt für freie Bürger“ und die Mehrheit der Politiker ignoriert die eigentlich schon längst überschrittenen Grenzen des Wachstums unseres Straßennetzes.

Eine zentrale Forderung des Bund Naturschutz ist daher eine generelles Tempolimit auf Bundesautobahnen. Die wesentlichen Zielsetzungen in der Gestaltung des Verkehrsablaufs, wie Reduktion von Fahrzeitverlusten, Mobilitätssicherung, Verminderung von Kraftstoffverbrauch, Schadstoff- und Lärmemissionen sowie nicht zuletzt die Erhöhung der Verkehrssicherheit, ließen sich dadurch kurzfristig erreichen. Viele der geplanten Aus- und Neubauten

von Autobahnen wären dann überflüssig und die eingesparten Finanzmittel könnten zur Verbesserung umweltverträglicher Mobilitätssysteme verwendet werden.

Ein aktuelles Straßenprojekt in Bayern, mit besonders gravierenden Auswirkungen ist beispielsweise der geplante 6-streifige Ausbau der Autobahn A 8 von Rosenheim bis zur Landesgrenze bei Salzburg. Eine der schönsten Landschaften des Voralpenraums, die Sie ja vielleicht selbst kennen und schon erlebt haben, würde dadurch dauerhaft beeinträchtigt und als Urlaubslandschaft entwertet. Gemäß Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention müssen darüber hinaus die Emissionen in diesem Raum progressiv minimiert werden, was mit dem jetzt geplanten Ausbau nicht zu vereinbaren wäre. Ich möchte hier aber nicht auf weitere Einzelheiten eingehen, sondern nur darauf hinweisen, dass für die Bewältigung der bestehenden und prognostizierten Verkehrsmengen, sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit grundsätzlich auch ein geringerer Ausbaustandard ausreichend wäre.

Voraussetzung hierfür, d.h. einen 4-streifigen Querschnitt mit Standspuren, wäre allerdings ein Tempolimit und in Teilbereichen ggf. die Konzeption der Standspuren als zuschaltbare Fahrstreifen zur Bewältigung von Verkehrsspitzen an den Wochenenden, oder in Ferienzeiten. In einer vom BN in Auftrag gegebenen Studie werden die bestehenden Möglichkeiten und die Machbarkeit dieser Alternative aufgezeigt. Auch die Autobahndirektion bestätigte, dass für die Bewältigung der Verkehrsmengen in diesem Abschnitt der A 8 eine 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, das 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 deren Ausschöpfung letztendlich eine Frage der politischen Prioritätensetzung ist. Auch die sonstigen Vorgaben könnten geändert werden, es sind ja schließlich keine Naturgesetze. Nicht akzeptabel ist außerdem die Begründung der Autobahnplaner, dass die A 8 eine Fernautobahn sei und deshalb entsprechende Standards notwendig 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 unseres Erachtens nicht nachvollziehbar.

Das grundsätzliche Problem ist jedoch die nach wie vor geltende Philosophie „Keine Geschwindigkeitsbegrenzung in Deutschland“, wie sie in den Richtlinien manifestiert und dann beim Autobahnbau umgesetzt wird, koste es was es wolle. Auf diesem Prinzip der hohen Ansprüche an Reisezeiten und Linienführung, mit allen sich daraus ergebenden Konsequenzen für die Straßendimensionierung, bauen die Netzgestaltung und die

Autobahntwürfe auf. Hinsichtlich der eingangs erwähnten Zielsetzungen und Tatsachen ist jedoch eine generelles Umdenken in diesem Bereich längst überfällig und dringend geboten. Dieser Auffassung sind nicht nur die Umweltschutzverbände, sondern auch zahlreiche Verkehrsexperten, was Ihnen sicherlich bekannt ist.

Ich bitte Sie daher darum, sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin, sich in diesem Sinne für eine grundsätzliche Wende 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 als ein Ausbau dieses Autobahnabschnitts zur Transitstrecke ohne Beschränkungen. Aber nur bis zur österreichischen Grenze, denn ab hier geht es mit vier Fahrstreifen und Tempolimit weiter.

Angesichts der vielen Besonderheiten der Chiemgau-Autobahn und der Tatsache, dass für dieses Raum auch die völkerrechtlich verbindlichen Vorgaben der Alpenkonvention gelten, wäre ich Ihnen für Ihre Unterstützung und eine Nachricht sehr dankbar.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr. Hubert Weiger
1. Vorsitzender