

## Einspruch

An die Regierung von Oberbayern  
Maximilianstr. 39  
80538 München

bzw.

Adresse der Heimatgemeinde

### Planfeststellungsverfahren zum sechsstreifigen Ausbau der A8 Rosenheim

Gegen die Planung im Abschnitt Rosenheim bis Achenmühle (Bau-km 58+780 bis Bau-km 68+145)

bzw. im Abschnitt Achenmühle bis Bernauer Berg (Bau-km 67+747 bis Bau-km 75+575)

erhebe ich folgende Einwände:

### Grundsätzliche Einwendungen

a) Der sechsspurige Ausbau der Bundesautobahn A 8 im Bereich von Rosenheim bis Achenmühle ist im derzeit noch aktuellen Bundesverkehrswegeplan aus dem Jahre 2003 im vordringlichen Bedarf vorgesehen. Dieser Bundesverkehrswegeplan wird derzeit überarbeitet und aktualisiert und soll im Jahre 2015 vom Bundestag verabschiedet werden. Nach einem Schreiben des Bundesverkehrsministeriums vom 22.05.2014 werden im Zuge der Vorbereitungen zum Bundesverkehrswegeplan 2015 alle noch nicht im Bau befindlichen Maßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003 nochmals grundlegend auf den Prüfstand gestellt. Nachdem mit dem Ausbau der Bundesautobahn A 8 zweifelsfrei noch nicht begonnen wurde, ist daher seine Aufnahme in den und seine Kategorisierung im Bundesverkehrswegeplan 2015 zumindest zweifelhaft.

**Somit wird derzeit ein Planfeststellungsverfahren betrieben, das im Falle einer Nichtaufnahme des Projektes in den Bundesverkehrswegeplan 2015 oder seine dortige mindere Kategorisierung ohne jegliche bundesgesetzliche Rechtsgrundlage und ohne jegliche politische Legitimation ist. Es wird also ein Planfeststellungsbeschluss angestrebt, bei dem eine tatsächliche Umsetzung im derzeitigen Stadium in Anbetracht der engen finanziellen Spielräume und der politischen Unwägbarkeiten zweifelhaft ist. Damit werden ohne Not erhebliche Ressourcen der öffentlichen Verwaltung verschwendet.**

b) Den jetzt vorliegenden Planungsunterlagen ist ein in dieser Form erstmals durchgeführter Planungsdialog vorangegangen. In diesem sollten von den betroffenen Gemeinden wie den einschlägigen Interessenverbänden Anregungen und Einwendungen vorgebracht und in die Planung eingearbeitet werden. Ein solcher Planungsdialog hat unter Federführung der gleichzeitig planenden Autobahndirektion Südbayern stattgefunden und war bereits deshalb kein wirklicher Dialog sondern bestenfalls eine Anhörung der vorgetragenen Argumente, ohne diese kritisch überprüfen oder gar in die Planungen einbeziehen zu müssen. Zudem wurden die Ergebnisse dieses bereits stark eingeschränkten Planungsdialoges von einer „übergreifenden Planungsbegleitung“ zwar zur Kenntnis genommen ohne Verpflichtung, sie zu würdigen oder in eigene Überlegungen einzubeziehen. In der Folge wurden daher wichtige Empfehlungen aus der ersten Stufe des Dialoges nicht übernommen und durch eigene Vorstellungen der „übergreifenden Planungsempfehlung“ ersetzt. Diese „übergreifende Planungsempfehlung“ bestand aus den beteiligten Landräten sowie Beamten der Autobahndirektion Südbayern und der Obersten Baubehörde im Bayerischen Innenministerium. **Spätestens zu diesem Zeitpunkt war daher eine echte Bürgerbeteiligung nicht mehr gegeben. Eine solche fand auch danach nicht mehr statt. Es besteht daher ein hohes Risiko, dass die Ergebnisse des jetzt eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens bei den betroffenen Bürgern keine Akzeptanz finden und massiven Widerstand**

**hervorrufen. Auch dieser Umstand birgt das Risiko in sich, dass erhebliche Ressourcen der öffentlichen Verwaltung verschwendet werden.**

c) Die jetzt vorliegenden Planungen sehen in weiten Bereichen eine Verdoppelung der Bauvolumina vor. Die künftige Fahrbahn wird einschließlich des Umgriffes mindestens doppelt so breit wie derzeit, die künftigen Anschlussstellen werden in Anbetracht der geänderten Ausbaukategorie ebenfalls ein Mehrfaches an Flächenverbrauch hervorrufen. Zusätzlich werden die Kurvenradien eben in Anbetracht der geänderten Ausbaukategorie verändert und verursachen weiteren Landverbrauch.

**Durch diesen massiven Landverbrauch, der ansonsten politisch immer wieder angeprangert wird, und der auch nicht durch sog Ausgleichsflächen vermindert wird bzw. vermindert werden kann – Ausgleichsflächen sind ja keine zusätzliche geschaffenen Flächen (Grundfläche ist an sich nicht vermehrbar !!!) sondern lediglich anders genutzte, aber ganz natürlich bereits vorhandene Flächen – wird die sensible Voralpenlandschaft in ihrer einzigartigen Struktur massiv verändert und weitgehend zerstört. Diese Landschaftszerstörung ist auf Jahrzehnte hinaus irreversibel und wird den Naturraum Voralpen grundlegend und nachhaltig verändern. Eine der wesentlichen Folgen davon sind neben dem Verlust an landwirtschaftlichen Kulturlächen vor allem die gravierenden Auswirkungen auf die wirtschaftliche Lebensader Tourismus, die in Anbetracht eines dann nicht mehr vorhanden attraktiven Natur- und Erholungsraumes weitgehend versiegen wird.**

**Der hiesige Tourismus setzt auf ein intaktes Naturerlebnis, das in Anbetracht einer großzügig ausgebauten Autobahn mit hohem Lärmpegel und einschlägigen Immissionen nicht mehr wahrnehmbar ist. Diese massiven wirtschaftlichen Auswirkungen, die letztlich die gesamte Bevölkerung betreffen, wurden bisher im Planungsverfahren in keiner Weise fundiert untersucht.**

### **Falsche Verkehrsprognosen**

Die der Planung zugrundeliegenden Verkehrsprognosen sind einerseits unrichtig und rechtfertigen andererseits nicht den Ausbau in einer Dimension mit 6 Fahrspuren und 2 Standstreifen. Sie sind insoweit unrichtig, als die Auswirkungen der bis zur mutmaßlichen Fertigstellung der A 8 bereits in Betrieb befindlichen A 94, die weiträumiger gesehen, durchaus einen ähnlichen Wirtschafts- und verkehrsraum bedient und außerdem eine deutliche Fahrstreckenverkürzung aus dem Raum Linz/Oberösterreich darstellt, nicht berücksichtigt. Durch die fertiggestellte A 94 ist mit wesentlichen Entlastungen der A 8, ganz besonders im Schwerverkehr, durchaus aber auch im sonstigen Verkehr, selbst im Urlauberverkehr zu rechnen. Diese Entlastungen, die selbst von maßgeblichen Politikern gesehen werden, sind in die Prognose nicht eingearbeitet. Insoweit ist die Prognose und damit die Planung fehlerhaft. Hinzu kommt, dass die Kriterien bzw. Anhaltzahlen für einen Ausbau 6 + 2 nicht erfüllt sind und auch insoweit eine fehlerhafte Planung vorliegt. Die kurzen Verkehrsspitzen an einzelnen Urlaubswochenende rechtfertigen eine Erhöhung der Ausbauklasse jedenfalls nicht, da die Anhaltzahlen auf Durchschnittswerte abstellen.

### **Ungesicherte Finanzierung**

Nach den vom Bundesverkehrsministerium veröffentlichten Daten sind die für den Ausbau von Autobahnen voraussichtlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel bis zum Jahre 2022 bereits verplant für Vorhaben, die sich im Bau befinden oder die über gesichertes Baurecht verfügen. Bei der Vielzahl der für den Bundesverkehrswegeplan 2015 eingereichten Maßnahmen ist somit davon auszugehen, dass, wenn überhaupt (siehe a) unter Grundsätzliche Einwendungen), mit einem Baubeginn keinesfalls vor 2025 gerechnet werden kann – eher noch deutlich später. Bis dahin werden sich jedoch grundlegende Parameter der Mobilität nachhaltig verändern und die Verkehrsdichte und Verkehrsströme nachhaltig und gravierend beeinflussen. So werden sich im Zuge der Entwicklung der Treibstoffpreise (die fossilen Vorräte sind nicht unendlich und ihre Verknappung vorhersehbar) wie auch der Elektromobilität (hier ist die Reichweite auch auf Dauer noch begrenzt) Veränderungen ergeben, die jetzt noch nicht sicher abschätzbar sind, die jedoch eine Stagnation oder einen Rückgang der heutigen Verkehrsströme, aber auch des allgemeinen Mobilitätsverhaltens erwarten lassen. Es ist daher unverantwortlich und eine Verschwendung von Ressourcen der öffentlichen Verwaltung jetzt Planungen, ggfs. bis zum Baurecht, voranzutreiben, deren Umsetzung hochgradig unwahrscheinlich ist.

### **Immissionen**

Die den Planungen zugrundeliegenden Berechnungen der Immissionen (Schadstoffe, Lärm) sind unrichtig. Sie berücksichtigen weder die vorgesehene Ausbaubreite und die damit möglichen und erwarteten höheren

Durchschnittsgeschwindigkeiten noch die besondere Struktur der Landschaft. So ist vor allem in Tal- und Hanglagen eine gegenüber der flachen Landschaft vollkommen veränderte Ausbreitung der Immissionen unzweifelhaft zu erwarten und damit eine unzumutbare Belastung der Anlieger. Die zugrundeliegenden Berechnung berücksichtigen diese Situation entgegen den einschlägigen Bestimmungen des Immissionsschutzgesetzes nicht. Folglich sind auch alle vorgesehen Schutzmaßnahmen gesetzeswidrig und in hohem Maße ungenügend.

### **Fauna und Flora**

Die A 8 führt in vielen Fällen durch Waldgebiete und Landschaften, in denen nennenswerte Wildbestände zu verzeichnen sind. Diese Wildbestände wie auch besondere Arten von Kleinlebewesen sind durch den massiven Eingriff in die Landschaft ebenso gefährdet wie durch die künftig offenbar verstärkte Lärmentwicklung. Die ausgebaute A 8 durchtrennt ganz massiv Lebensräume dieser Wildbestände und führt damit zu deren Gefährdung; die wenigen Grünbrücken können diese Gefährdung nicht kompensieren. Auch werden wertvolle Feuchtgebiete durch den großzügigen Ausbau zerstört und mit ihnen die darin befindliche und schützenswerte Flora und Fauna. Dieser Aspekt fehlt im wesentlichen bei den Planungen, die damit gegen alle einschlägigen naturschutzrechtlichen Bestimmungen verstoßen.

### **Meine persönlichen Einwendungen:**

\_\_\_\_\_, den \_\_\_\_\_

Ort

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

PLZ/Wohnort: \_\_\_\_\_