

Einspruch

An die
Regierung von Oberbayern
Maximilianstr. 39
80538 München

An die
Gemeinde Rohrdorf
St.-Jakobus-Platz 2
83101 Rohrdorf

Planfeststellungsverfahren zum sechsstreifigen Ausbau der A 8 von Rosenheim bis Achenmühle

Gegen die Planung im Abschnitt Rosenheim bis Achenmühle (Bau-km 58+780 bis Bau-km 68+145) erheben wir folgende Einwände:

1. Grundsätzliche Einwendung

Der sechsspurige Ausbau der Bundesautobahn A 8 im Bereich von Rosenheim bis Achenmühle ist im derzeit noch aktuellen Bundesverkehrswegeplan aus dem Jahre 2003 im vorrangigen 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 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 seiner dortigen minderen Kategorisierung ohne die erforderliche Bedarfsfeststellung und Planrechtfertigung, sowie 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.

- **Wir fordern die Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens bis zur Veröffentlichung und Auswertung des neuen Bundesverkehrswegeplans.**

2. Entwässerung und Hochwasserschutz

In der Gemeinde Rohrdorf liegen hochwassersensible Bereiche. Der Rückstau durch die Rohrdorfer Ache sowie der Zufluss mehrerer Gräben aus dem Thansauer Süden und Osten führen immer wieder zu Hochwasser im Ortsteil Thansau.

Zuletzt waren beim Pflingsthochwasser 2013 große Bereiche im Ortsteil Thansau Süd und Thansau Ost vom Hochwasser betroffen. Aufgrund der angespannten Hochwassersituation im Ortsteil Thansau werden von der Gemeinde Rohrdorf derzeit umfangreiche Maßnahmen zur Hochwasserfreilegung durchgeführt. Die Maßnahmen betreffen die Gräben im Thansauer Süden und Osten (Alte Rohrdorfer Ache, Graben entlang Wacholderstraße, Bahngraben). Diese Gräben sollen nun für die Entwässerung der sechsstreifigen Autobahn A 8 genutzt werden.

Die bereits bestehende Hochwassergefahr in Thansau wird in den Planungen nicht berücksichtigt. Zusätzliche Wassermengen können durch diese Gräben nicht mehr aufgenommen werden, ohne dass sich die Hochwassersituation drastisch verschärft. Auch der zusätzliche Rückstau durch die Rohrdorfer Ache beeinflusst die Hochwassersituation in Thansau negativ.

Die Hochwasserschutzmaßnahmen, die durch die Gemeinde Rohrdorf ausgeführt werden, sind durch die aktuelle Entwässerungsplanung der A 8 unwirksam, die Hochwassersituation wird sich sogar verschlechtern.

Auch im Ortsteil Rohrdorf steigt durch die höheren Abflussmengen durch den Ausbau der A 8 die Hochwassergefahr an.

A) Bauabschnitt Inn-Brücke bis Brücke Rohrdorfer Ache (Bau-km 58+780 bis Bau-km 60+625):

- In diesem Abschnitt (Länge 1.845 Meter) sind keine Entwässerungsmaßnahmen geplant.
- Das Oberflächenwasser gelangt ohne Absetzbecken und Regenrückhaltung in den Sailerbach und anschließend im Bereich der Fabrikstraße in Thansau in die Rohrdorfer Ache.
- Die Abflussmenge in der Rohrdorfer Ache erhöht sich zusätzlich. Der Rückstau in die Seitenbäche in Thansau wird höher. Mengenangaben und die Auswirkungen fehlen in den Planunterlagen.

B) Entwässerungsabschnitte 1 und 2 Brücke Rohrdorfer Ache bis Bauhof Rohrdorf (Bau-km 60+625 bis Bau-km 62+700):

- Der gesamte Autobahnabschnitt zwischen Brücke Rohrdorfer Ache und dem Bauhof Rohrdorf wird auf einer Länge von ca. 2.075 Meter in die Bachläufe Richtung Thansau entwässert.
- Die Abflussmenge aus diesen Entwässerungsabschnitten beträgt über 4.200 m³/h.
- Die Regenrückhalte- und Versickerungsbecken sind nur auf eine Regendauer von 55 bzw. 90 Minuten bzw. auf ca. 60 l/m² Regenspense ausgelegt.
- Auch die Reserven des Regenrückhaltebeckens im Entwässerungsabschnitt 2 sind nach einem ca. 2,5-stündigen Regenereignis, wie in den Berechnungen angenommen, überlastet. Die geplante Abflussrate mit ca. 69,3 l/s (bzw. 249,5 m³/h) ist zu hoch.
- **Die Gräben Richtung Thansau sind bereits jetzt überlastet. Zusätzliche Wassermengen können durch diese Gräben nicht mehr aufgenommen werden.**
- Der Zuschlagsfaktor f_z für die Berechnung der Beckengrößen ist für „geringes Risiko“ gewählt. Die Gräben sollten mit sehr hohem Risiko eingestuft werden.
- Der hohe Grundwasserspiegel im Bereich der Entwässerungsabschnitte 1.1 bis 1.3 beeinträchtigt die Versickerung. Die Wirksamkeit der Regenrückhaltung ist zweifelhaft.

C) Entwässerungsabschnitt 3 Bauhof Rohrdorf bis Geiging (Bau-km 62+700 bis Bau-km 63+965):

- Das Regenrückhaltebecken bei Bau-km 62+750 (bei Bauhof Rohrdorf) ist als Versickerungsbecken geplant. Eine Ableitung in einen Vorfluter ist derzeit nicht geplant. Bereits jetzt wird die Autobahnunterführung zwischen Rohrdorf und Lauterbach in regelmäßigen Abständen überflutet. Dabei ist der Straßenverkehr gefährdet.

D) Entwässerungsabschnitte 4 bis 7 Geiging bis Achenmühle (Bau-km 63+965 bis Bau-km 68+080):

- In den Entwässerungsabschnitten 4 bis 7 wird das Oberflächenwasser zum Teil ohne Regenrückhaltung in die Rohrdorfer Ache, den Hirlbach und den Aubach geleitet. Der Aubach fließt in die Rohrdorfer Ache, der Hirlbach über die Sims ebenfalls in die Rohrdorfer Ache (kurz vor der Mündung in den Inn).
- Im Bericht „Wassertechnische Untersuchungen“ (Entwässerungsabschnitte 5.1, 5.2 und 6) heißt es: „Die Rohrdorfer Ache kann die Wassermenge ungedrosselt aufnehmen.“
- Die Hochwassergefahr in der Gemeinde Rohrdorf verschärft sich dadurch zusätzlich.

E) Weiterer Ausbau A 8 zwischen Achenmühle und Frasdorf

- Durch einen weiteren Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Frasdorf auf einer Länge von ca. 3.100 Metern wird zusätzliches Regenwasser in die Rohrdorfer Ache geleitet.
- Die Abflussmenge bei Starkregen wird in diesem Bereich auf schätzungsweise ca. 6.000 m³/h ansteigen.

Die gesamte Abflussmenge durch die A 8 wird nach dem sechsstreifigen Ausbau der A 8 auf ca. 17.000 m³/h ansteigen. Rechnet man den weiteren Ausbau bis Frasdorf hinzu, steigt die Abflussmenge auf insgesamt über 23.000 m³/h an (ohne den Abschnitt Innbrücke bis Brücke Rohrdorfer Ache).

Die Berechnungen zur Regenrückhaltung beruhen auf einem 10-jährlichem Regenereignis. Die den Berechnungen zugrunde gelegte Einzugsfläche liegt bei ca. 42,9 ha. Weitere betroffene Flächen wie z.B. Überschüttungen, Seitenablagerungen und Zufahrten von knapp 30 ha werden in das Entwässerungskonzept nicht mit einkalkuliert.

Zusammenfassung zum geplanten Entwässerungskonzept:

- **Zusätzliche Wassermengen können durch die Gräben in Thansau nicht mehr aufgenommen werden (Alte Rohrdorfer Ache, Graben entlang Wacholderstraße, Bahngraben südlich Anwesen Gartner).**
- **Die Hochwassergefahr in den Ortsteilen Rohrdorf und Achenmühle darf durch die geplante Entwässerung der sechsstreifigen A 8 nicht ansteigen.**
- **Es muss eine Überprüfung der gesamten Entwässerung durch einen unabhängigen Gutachter erfolgen. Die Auswirkungen auf die Hochwassersituation in den Ortsteilen Thansau, Rohrdorf und Achenmühle müssen untersucht werden. Die Hochwassergefahr darf nicht verschärft werden.**
- **In die Überprüfung ist die Entwässerung ab Innbrücke A 8 bis Frasdorf Mitte mit einzubeziehen (inkl. Überschüttungen, Seitenablagerungen, Zufahrten, etc.).**
- **Es müssen längere Starkregenereignisse berücksichtigt werden. Ein 10-jährliches Regenereignis, wie in den Berechnungen angenommen, reicht keinesfalls aus, um einen wirksamen Hochwasserschutz zu gewährleisten.**
- **Die Böden sind in der Gemeinde Rohrdorf aufgrund der Nähe zum Inn teils stark lehmhaltig. Dieser Umstand beeinträchtigt oder verhindert eine Versickerung der Niederschläge. Eine Versickerung durch eine 30 cm dicke Humusschicht, wie im Entwässerungskonzept vorgesehen, ist in den meisten Bereichen nicht möglich oder nur sehr gering. Dies gilt insbesondere bei Starkregen. Eine verminderte Versickerungsfähigkeit der Böden muss in den Berechnungen berücksichtigt werden.**
- **Der Rückstau der Rohrdorfer Ache durch den Inn bei Hochwasser muss ebenfalls mit betrachtet werden.**

- **Zusätzliche Regenwassermengen, die durch den Ausbau der Raststätte Samerberg Süd und Samerberg Nord entstehen, sollen mit berücksichtigt werden.**
- **Ein wirksamer Hochwasserschutz für die Gemeinde Rohrdorf, insbesondere für die Ortsteile Thansau und Rohrdorf muss umgesetzt und gewährleistet werden.**
- **Durch eine Reduzierung der Planung auf einen 4-streifigen Ausbau (4+2) könnte die Hochwassergefährdung für Thansau und Rohrdorf deutlich vermindert werden. Die frei werdenden Flächen könnten für die erforderlichen Hochwasserschutzmaßnahmen verwendet werden.**

3. Enormer Flächenverbrauch und Erdbewegungen

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.

Der angegebene zusätzliche Flächenverbrauch von ca. 700.000 m² für ca. 9,4 km Autobahn entspricht der Fläche mehrerer landwirtschaftlicher Betriebe. In diesen Flächen sind noch nicht enthalten die Flächen für die bereits durchgeführte Erweiterung der Raststätte Süd sowie die mit ca. 33.000 m² geplante Erweiterung für die Raststätte Nord (Gesamtfläche Raststätte Süd ca. 38.000 m², Gesamtfläche Raststätte Nord ca. 50.000 m²).

Der Flächenbedarf für die durch den sechsspurigen Ausbau bedingten Ablagerungen geht fast voll zu Lasten der Landwirtschaft. Die geplanten Wälle und Aufschüttungen können landwirtschaftlich nicht mehr genutzt werden.

Allein zwischen der AS Rosenheim und Achenmühle sollen ca. 9 ha landwirtschaftliche Fläche in Lauterbach und Achenmühle großflächig aufgefüllt werden. Bodengüte und Sickerfähigkeit ändern sich dadurch dauerhaft. Ca. 11,5 ha gehen der Landwirtschaft durch die geplanten seitlichen Ablagerungen verloren.

Durch den geplanten Baubeginn von Achenmühle in westl. Richtung müssen auf Kosten landwirtschaftlicher Flächen ca. 200.000 m³ Boden zwischengelagert werden, was zu dauerhaften Veränderungen der Bodenstruktur führt.

Die Landwirtschaft in dieser ohnehin stark besiedelten Region wird durch den geplanten sechsspurigen Ausbau in ganz erheblichem Umfang zusätzlich belastet. Landwirtschaftliche Nutzflächen sind nicht vermehrbar und deshalb durch keine geeignete Maßnahme kompensierbar.

- **Wir fordern eine Reduzierung der für den Ausbau, Aufschüttung, Lagerung und Zwischenlagerung vorgesehenen Flächen.**
- **Die Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen durch neue Straßenführungen aus vorwiegend wirtschaftlichen Gründen halten wir für indiskutabel.**

- **Der enorme Flächenverbrauch kann für ortsansässige Landwirte existenzbedrohend sein. Gegen den geplanten Ausbau mit dem dauerhaften, unwiederbringlichen Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen wird deshalb hiermit Einspruch eingelegt.**

Der geplante einseitige Ausbau bedingt laut Erläuterungsbericht bauzeitlich einen noch höheren Flächenbedarf mit Versiegelung als der beidseitige Ausbau. Dies bedeutet eine zusätzliche Belastung der Landschaft, da ursprüngliche Bedingungen kaum mehr hergestellt werden können.

Der zusätzliche Ausbau und Neubau von die Autobahn tangierenden Straßen bedeutet weiter zusätzliche Flächenversiegelungen.

4 Meter breite Betriebsstraßen zum Unterhalt der Autobahn sind absolut überdimensioniert.

- **Wir fordern einen minimalisierten auch temporären Flächenbedarf und Flächenversiegelungen, die auf das absolut Notwendigste beschränkt sind.**

Durch den 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 zusätzlich 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 vorhandenen 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.**
- **Die geplanten Erdbewegungen von ca. 1,4 Mio. m³ sowie die Seitenablagerungen in einer Höhe von 11 Metern über der Fahrbahn verändern und zerstören unser Landschaftsbild.**

4. Lärm- und Schadstoff-Immissionen

Die den Planungen zugrundeliegenden Berechnungen der Immissionen (Lärm, Schadstoffe) 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 Emissionen unzweifelhaft zu erwarten und damit eine unzumutbare Belastung der Anlieger. Die zugrundeliegenden Berechnungen berücksichtigen diese Situation entgegen den einschlägigen Bestimmungen des Immissionsschutzgesetzes nicht. Folglich sind auch alle vorgesehenen Schutzmaßnahmen gesetzeswidrig und in hohem Maße ungenügend.

- **Eine pauschale Behauptung, dass die lärmgeplagten Anwohner der A 8 nur im Falle eines Ausbaus 6+2 Anspruch auf vollen Lärmschutz (Lärmvorsorge) haben, ist unzulässig. Auch der Ausbau 4+2 ist ein erheblicher baulicher Eingriff im Sinne der Verkehrslärmschutzrichtlinie 97. Wir gehen davon aus, dass auch der Ausbau 4+2 zu erheblichen Lärmmehrbelastungen einer Vielzahl von Anwohnern führt und demzufolge ebenfalls einen Anspruch auf vollwertige Lärmvorsorge auslöst. Auch bei einem Ausbau 4+2 ändert sich nämlich die Höhenlage, die Kurvenradien, der Abstand einer Reihe von Anwohnern von der Straße usw. Vor allem aber würden bisherige Geschwindigkeitsbegrenzungen auch aufgrund dieses Ausbaus wegfallen und dementsprechend eine erhebliche Erhöhung des Lärms eintreten. Statt bisher mit Tempo 120 km/h würde dann mit erheblich höheren Geschwindigkeiten bis weit jenseits der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h gefahren, vor allem nachts, wenn wenig Verkehr herrscht. Wir kritisieren in diesem Zusammenhang auch, dass bei den Lärmberechnungen bisher mit Tempo 130 km/h gerechnet wird, was insbesondere nachts völlig unrealistisch ist. Wir fordern Lärmberechnungen unter Berücksichtigung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten auf Streckenabschnitten ohne Begrenzung.**
- **Die Lärmreduzierung durch den geplanten lärm mindernden Fahrbahnbelag vermindert sich durch Alterungsprozesse. Die Berechnungen zum Lärmschutz müssen diesen Effekt mit berücksichtigen.**
- **Zur dauerhaften Einhaltung der Lärmimmissionsgrenzwerte fordern wir eine durchgängige Geschwindigkeitsbegrenzung von 120 km/h. Die bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung von 120 km/h darf nicht aufgehoben werden.**
- **Eine Einhausung zwischen Achenmühle und Daxa auf einer Länge von ca. 1.500 Metern ist für einen wirkungsvollen Lärmschutz und Landschaftsschutz erforderlich (Bau-km 65+500 bis Bau-km 67+000).**

Die Wohnbebauung im Ort Achenmühle geht bis an die Autobahn heran, es ist eine absolute Ost-West Tallage und auf beiden Seiten (Nord, Süd) liegen in unmittelbarer Nähe an Hanglagen viele Weiler. Bereits bei einer Dauerbelastung von 65

dB(A) tags und 55 dB(A) nachts ist die Gesundheit in Gefahr. Die WHO Richtlinie fordert sogar nur 55/45 dB(A) tags/nachts als maximale Außenpegel! Dies braucht im Ortsbereich Achenmühle eine Einhausung, die in die Hanglage integriert werden kann. So kann für Anwohner und Natur eine zumutbare Lösung für Lärmschutz, Landschaftsschutz und Tourismus geschaffen werden.

- Die in der Planung vorhandene Lücke zwischen der geplanten Lärmschutzwand des Rasthauses Samerberg Süd und dem als Seitenablagerung gekennzeichneten Wall (im Süden der Autobahn) beträgt rund 200 Meter (Bau-km 62+600 bis Bau-km 62+800). Die besondere Lage durch die Ausfahrtspur lässt einen hohen Lärmpegel beim Anfahren der LKW aus dem Parkplatzbereich erwarten. Zusätzlich wird die Autobahn hier über das hochliegende Brückenbauwerk der Ortsverbindungsstraße von Rohrdorf nach Lauterbach geführt, was zu einer weitreichenden Lärmabstrahlung zu den nahegelegenen Siedlungsstrukturen führt. Wir fordern eine durchgängige Lärmschutzwand in diesem Bereich, um die Lärmimmissionen in Rohrdorf Ost deutlich zu reduzieren.
- Im Bereich Rohrdorf Nord (Bau-km 60+600 bis Bau-km 61+500) soll auf einer Länge von ca. 900 Metern für die anliegenden Wohnhäuser und für den Ortsteil Thansau ein Lärmschutz erstellt werden. In diesem Bereich sind bereits teilweise Seitenablagerungen bis zu +6,0 Meter über GOK eingeplant. Die Seitenablagerungen sollen als Lärmschutz definiert werden, zusätzlich soll eine Schallschutzwand die Gebäude nördlich der Autobahn bei Bau-km 61+400 sowie den südlichen Ortsbereich von Thansau schützen. Durch Reflexionen an der Schallschutzwand Rohrdorf Süd ist mit einer Erhöhung der Schall-Immissionen auf der Nordseite zu rechnen.
- Sommersmog: Stickoxid- und Kohlenwasserstoffabgase aus Autos führen an sonnigen Tagen zu hohen Ozonbelastungen. Besonders in unseren Voralpen kann sich durch erhöhte Einstrahlung und Tallage die Situation überdurchschnittlich entwickeln. Bei Kindern und Erwachsenen nehmen Atemwegserkrankungen zu. Im Nachbarland Tirol war dies der Anlass, um eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung im gesamten Inntal einzuführen.

5. 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.

- **Im Bauabschnitt Inn-Brücke bis Brücke Rohrdorfer Ache (Bau-km 58+780 bis Bau-km 60+625) sind auf einer Länge von 1.845 Meter keine Absetzbecken oder sonstige Schutzmaßnahmen geplant. Das verschmutzte Oberflächenwasser gelangt ungehindert in den Sailerbach. Dies stellt eine Gefahr für die dort heimische Tier- und Pflanzenwelt dar.**
- **Im Übrigen verweisen wir auf die Einwände vom Bund Naturschutz.**

6. 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 sie 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 Urlaubswochenenden rechtfertigen eine Erhöhung der Ausbauklasse jedenfalls nicht, da die Anhaltzahlen auf Durchschnittswerte abstellen.

Für das Prognosejahr 2030 werden zwischen AS Rosenheim und AS Rohrdorf 70.000 Kfz, zwischen AS Rohrdorf und AS Achenmühle 65.600 Kfz, zwischen AS Achenmühle und AS Frasdorf 65.000 Kfz laut Erläuterungsbericht erwartet.

Unseres Wissens ist bis zu einem Verkehrsaufkommen von 68.000 Kfz pro Tag ein zweispuriger Ausbau möglich. Die Prognose wurde aufgrund der letzten Verkehrszählung erstellt.

Die Wahrscheinlichkeit des Eintreffens einer Prognose auf Basis nur eines Parameters ist ziemlich gering.

Parameter, die unbedingt in einer Verkehrsprognose berücksichtigt werden müssen, sind beispielsweise eine mögliche Verlagerung des Verkehrsaufkommens (hier z.B. durch die neu geplante A94), der demografische Wandel der Bevölkerung, verändertes Mobilitätsverhalten, Strukturwandel der Wirtschaft etc.

- **Aufgrund dieser Gegebenheiten halten wir eine Überprüfung der Verkehrsprognose und dementsprechend eine Anpassung der Planung für zwingend erforderlich.**

7. 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 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, ggf. bis zum Baurecht, voranzutreiben, deren Umsetzung hochgradig unwahrscheinlich ist.**
- **Für den Hochwasserschutz in den Ortsteilen Thansau und Rohrdorf sind zusätzliche Mittel einzuplanen.**
- **Die Kosten-/Nutzen-Relation des geplanten sechsstreifigen Ausbaus ist zweifelhaft und muss nochmals überprüft werden.**

Wir fordern:

Alle vorab aufgeführten Argumente und Einsprüche führen bei einer Kosten-Nutzen-Analyse zu der Erkenntnis, dass ein maßvoller Ausbau der Autobahn auf vier Fahrspuren mit zwei Standstreifen und eine deutliche Geschwindigkeitsbegrenzung für alle Fahrzeuge wesentlich sinnvoller ist. Die meisten der angesprochenen Probleme lassen sich dadurch reduzieren.

Unter anderem wird die Bauzeit verkürzt, die Entwässerungsprobleme werden entschärft, die Aushubmengen werden verringert, der Flächenverbrauch erheblich reduziert, die Bau- und Unterhaltskosten fallen geringer aus.

- **Wir fordern die Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens bis zur Veröffentlichung und Auswertung des neuen Bundesverkehrswegeplans.**
- **Wir fordern einen maßvollen vierstreifigen Ausbau der A 8 mit 2 Standstreifen (4 + 2).**
- **Wir fordern einen wirksamen Hochwasserschutz für die Gemeinde Rohrdorf, insbesondere für die Ortsteile Thansau und Rohrdorf.**
- **Wir fordern eine Verbesserung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen (vollwertiger Lärmschutz für die Anwohner nach WHO-Richtlinien).**
- **Wir fordern ein durchgängiges Tempolimit auf 120 km/h.**
- **Wir fordern einen optimierten Verkehrsfluss durch Verkehrsleitsysteme.**

Der Bürgerblock Rohrdorf e.V. verweist im Übrigen auf die Einwände der Bürgerinitiative A 8 - Bürger setzen Grenzen e.V., und schließt sich den Einwänden an.

Mit freundlichen Grüßen

Bürgerblock Rohrdorf e.V.

Für den Bürgerblock Rohrdorf e.V.:

Ort, Datum, Unterschrift
1. Vorstand
Martin Fischbacher, Gemeinderat
Straße, PLZ Ort

Ort, Datum, Unterschrift
2. Vorstand
Petra Scholz-Gigler, Gemeinderätin
Straße, PLZ Ort

Des Weiteren im eigenen Namen:

Ort, Datum, Unterschrift
Dr.-Ing. Rupert Stocker, Gemeinderat
Straße, PLZ Ort

Ort, Datum, Unterschrift
Dr. Anette Wagner, Gemeinderätin
Straße, PLZ Ort

Ort, Datum, Unterschrift
Karl Blum, Gemeinderat
Straße, PLZ Ort

Ort, Datum, Unterschrift
Maria Scholz
Straße, PLZ Ort

Ort, Datum, Unterschrift
Josef Fortner
Straße, PLZ Ort

Ort, Datum, Unterschrift
Liane Giesler, Schriftführerin BR
Straße, PLZ Ort

Ort, Datum, Unterschrift
Rolf Giesler
Straße, PLZ Ort