

Das Beste für die Anwohner

(25. März 2009)

<http://www.spd-traunstein.de/printable/aktuelles/5365869c0811fb701/index.html>

„Das Beste für die Anwohner herausholen“

MdB Dr. Bärbel Kofler zu Besuch in der Autobahndirektion

Traunstein. Wie lassen sich bei einem Ausbau der Autobahn A 8 die Eingriffe beschränken und zugleich Verbesserungen für die Anwohner schaffen? Mit dieser Frage beschäftigte sich die heimische SPD-Bundestagsabgeordnete Dr. Bärbel Kofler im Gespräch mit der Autobahndirektion Südbayern, die sie in München vor kurzem gemeinsam mit den beiden SPD-Kreisvorsitzenden Dirk Reichenau aus Traunstein und Roman Niederberger aus dem Berchtesgadener Land besuchte.



MdB Dr. Bärbel Kofler, Roman Niederberger und Dirk Reichenau suchten im direkten Gespräch mit Abteilungsleiter Wolfgang Wüst (ganz links) und Direktor Paul Lichtenwald (rechts) von der Autobahndirektion Südbayern nähere Einzelheiten des anstehenden Ausbaus der A8 zu erkunden. (Foto: Autobahndirektion Südbayern)

Der Präsident der Autobahndirektion Paul Lichtenwald hieß die Besucher gemeinsam mit Abteilungsleiter Wolfgang Wüst und Martina Kamischke, die für die Gebietsaufgaben der Strecken Ost in der Direktion zuständig ist, in der Behörde willkommen. „Ohne eine Sanierung ist die Autobahn A 8 in zehn Jahren nicht mehr zu benutzen“, stellte er in seinen einführenden Worten klar. Aufgrund des schlechten Zustands der Autobahnbrücken habe man sich entschlossen, den Ausbau nun in Angriff zu nehmen.

Bärbel Kofler brachte zu Beginn des Gesprächs das Konzept des „intelligenten Autobahnausbaus“ ins Gespräch, bei dem der **Anbau von Standstreifen, die als zusätzliche Fahrbahn freigegeben werden können**, vorgesehen ist. Die Vertreter der Direktion sahen darin **keine Alternative: aufgrund der aus Sicherheitsgründen erforderlichen Verbreiterung und dem dann ebenfalls breiter zu bauenden Standstreifen ergebe sich nur ein Unterschied von zwei Metern im Vergleich zum Vollausbau auf sechs Streifen. Auch der Anspruch auf Lärmschutz werde so nur auf Teilen der Strecke ausgelöst**, so Paul Lichtenwald.

„Wir brauchen positive Beispiele für gelungene Formen eines Ausbaus“, meinte der Traunsteiner SPD-Kreisvorsitzende Dirk Reichenau. Der Alpenraum sei eine einzigartige Region mit ganz besonderen Gegebenheiten, entgegnete Wolfgang Wüst. Über die Verwendung offenporigen Asphalts und gezielte aktive Lärmschutzmaßnahmen lasse sich vieles verbessern, so der Abteilungsleiter.

Um die Situation bei den Anschlussstellen im Berchtesgadener Land ging es dem dortigen SPD-Kreisvorsitzenden Roman Niederberger. Bestehende Anschlüsse wie in Neukirchen oder Anger werden beibehalten, antwortete Martina Kamischke. **Die Realisierung zusätzlicher Anschlussstellen sei aber**

erst zu genehmigen und dann kaum realistisch, wenn andere Anbindungen in unmittelbarer Nähe bestehen. Außerdem sprachen sich die Vertreter der Autobahndirektion eindeutig für eine Anbindung der B 21 in Bad Reichenhall - Schwarzbach aus, um die B 20 vom Verkehr zu entlasten.

Bärbel Kofler war ein besonderes Anliegen die Situation in Bergen. Durch den Ausbau der Autobahnbrücke ohne Lärmschutz entstehen in dieser Gemeinde zu recht besondere Vorbehalte, so die Abgeordnete. „Es wird in Bergen keinen sechsspurigen Ausbau ohne kompletten Lärmschutz geben“, sagte ihr Präsident Paul Lichtenwald zu. Die Irritationen seien deswegen entstanden, weil die Brückensanierung alleine noch nicht den entsprechenden rechtlichen Anspruch ausgelöst hat.

Allen Besuchern war ein wichtiges Anliegen die frühzeitige Information und Einbindung von Kommunen und der Bürgerinnen und Bürger. Hier will sich die Autobahndirektion noch mehr als bisher um ein transparentes und bürgernahes Verfahren bemühen. So sei beispielsweise für Siegsdorf eine Informationsveranstaltung mit Vorentwürfen im Zeitraum April / Mai geplant.

Es wurde außerdem noch die Situation an der Grenze zu Österreich angesprochen. Er sei sicher, dass hier auch bei einem Vollausbau kein Nadelöhr entstehen würde, so Paul Lichtenwald. Man sei bereits im Gespräch mit den zuständigen Ansprechpartnern.

„Uns geht es gemeinsam darum, dass es für die Menschen in den anliegenden Gemeinden eine echte Entlastung gibt. Daran müssen wir in Politik und Verwaltung gemeinsam arbeiten“, erklärte Bärbel Kofler zum Abschluss des Gesprächs und bedankte sich bei den Vertretern der Autobahndirektion.

SPD zur A 8

(28. Januar 2009, dr.)

<http://www.spd-traunstein.de/aktuelles/5365869baf0fe4f01/index.html>

„Ausbau nur bei gleichzeitigem Schutz der Anwohner!“

MdB Dr. Kofler hakt bei Bundesverkehrsministerium und Umweltbundesamt nach

Traunstein. Dass die Bundesautobahn 8 zwischen Chiemsee und Landesgrenze mit einem Straßenquerschnitt von 17 Metern und einer veralteten Substanz der Fahrbahnen und Brücken dringend sanierungsbedürftig ist und eines zeitgerechten Ausbaus bedarf, steht bei den Sozialdemokraten außer Frage. Auf Wunsch des Vorsitzenden Dirk Reichenau hat sich nun innerhalb des SPD-Kreisverbandes eine Arbeitsgruppe gebildet, die sich des Themas Autobahnausbau angenommen hat und vor allem den Schutz der Anlieger in den Mittelpunkt stellen will. Seine Parteikollegin, Bundestagsabgeordnete Dr. Bärbel Kofler, hat nun beim Bundesministerium für Verkehr und beim Bundesumweltamt nachgehakt, um den Zusammenhang zwischen den drei möglichen Ausbauvarianten – reine Instandsetzung, zusätzlicher Standstreifenausbau oder 6-streifiger Ausbau – und immissionschutzrechtlichen Grundlagen auszuloten.



Der Abstand zwischen den beiden neu gebauten Bergener Autobahnraststätten "Hochfelln" lässt die zukünftige Trassenbreite der Bundesautobahn A8 nach den Planungen der Autobahndirektion Südbayern schon erahnen. (Foto: Dirk Reichenau)

Grundlage hierfür ist die Straßenverkehrszählung 2005 mit bis zu 51.000 Fahrzeugen am Tag bei Grabenstätt und im Folgeabschnitt bis zur Bundesgrenze mit bis zu 43.000 Fahrzeugen täglich.

Betroffen sind laut dieser Verkehrszählung in

Anger	1.700,
Bergen	400,
Grabenstätt	600,
Piding	2.100,
Siegsdorf	1.600,
Übersee	900

Einwohner, die einem über den gesetzlichen Grenzwerten liegendem Lärmpegel ausgesetzt sind. Für diese Menschen im Nahbereich der A8 darf mit dem wie auch immer gearteten Ausbau keine Verschlechterung ihrer Situation eintreten, betonte die Bergener SPD-Vorsitzenden Monika Berlitz beim ersten Arbeitstreffen.

Das Umweltbundesamt antwortete Dr. Bärbel Kofler auf ihre Anfrage zum Schutz vor Verkehrslärm eindeutig. Nach den Richtlinien der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV – Lärmvorsorge) entsteht ein Lärmschutzanspruch nur mit dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen, wenn die Lärmbelastung in Wohngebieten von tags 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) überschritten wird. Eine wesentliche Änderung setze entweder den Ausbau durchgehender Fahrstreifen oder einen erheblichen baulichen Eingriff voraus, der auf den Lärmpegel erhöhend wirkt. Eine reine Erhöhung der Verkehrsmengen allein löse keine Lärmvorsorge aus. **Im Ergebnis, so Frau Dr. Inge Paulini vom Bundesumweltamt, führe der Strandstreifenneubau und der von der Autobahndirektion Südbayern propagierte 6-spurige Ausbau zu einem kapazitätserhöhenden Eingriff und erfülle somit „den Tatbestand des erheblichen Eingriffs“.**

„Drei Möglichkeiten zur Lärminderung“

Weiter gebe es drei Möglichkeiten, den Lärm bei allen drei Ausbauvarianten zu mindern: Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit, Einbau einer sogenannten offenporigen Asphaltdeckschicht sowie Lärmschutzwälle und -wände. Eine Reduktion von Abgasen und Treibhausgasen und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit ließe sich mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung wie in allen anderen europäischen Ländern sofort umsetzen, merkte der ehemalige Bundestagsabgeordnete Hermann Schätz an und wies darauf hin, dass die Beschlusslage seiner Partei schon seit vielen Jahren eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen beinhalte.

Von Seiten des Bundesumweltamtes wurde außerdem angeführt, dass viele Baulastträger offenporigen Asphaltdeckschichten („Flüsterasphalt“) gegenüber kritisch eingestellt seien, weil diese eine technisch anspruchsvolle Bauweise voraussetzten. Aufgrund eines höheren Hohlraumgehalts im Asphalt könne eine Pegelminderung von 5 dB(A) erreicht werden. So enthalte der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern zum Ausbau der Bundesautobahn A8 nur einen Abzug von 2 dB(A) für den Belag, was auf einen traditionellen, geschlossenen Straßenbelag schließen lasse.

Interessant ist die Antwort der parlamentarischen Staatssekretärin beim Bundesverkehrsminister, Karin Roth (SPD), auf die Frage nach der Umsetzung von Ausbaumaßnahmen an der A8. So hatte der Bundesverkehrsminister im Oktober 2007 anerkannt, dass alle Voraussetzungen zur grundsätzlichen Erneuerung vorliegen und die bayerische Straßenbauverwaltung nach Maßgabe des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen in Kenntnis über die Planung für den 6-streifigen Ausbau planen dürfe und die Wertigkeit des Bauablaufs erarbeiten soll.

Wichtig für die Anwohner wie auch für die politisch Verantwortlichen ist die Feststellung des Ministeriums, dass beim alleinigen Neubau der Bauwerke – mit für einen 6-streifigen Betrieb geeignetem Querschnitt – sich das Problem ergibt, dass aufgrund der bewegten Topographie bei der neuen Trasse deutliche Abweichungen in Lage und Höhe gegenüber dem derzeitigen Bestand entstehen. Viele punktuelle Neubaustrecken und durch den Bau bedingte provisorische Übergangsstrecken seien mit der Verkehrsführung im laufenden Betrieb nicht vereinbar, schrieb Karin Roth. Belastbare Angaben zur den Kosten seien nach dem derzeitigen Verfahrensstand

ebenfalls noch nicht möglich.

Informationen über Verfahrensschritte müssten gegenüber allen Betroffenen bald erfolgen und mögliche Belastungen seitens des Baulastträgers müssten offen auf den Tisch gelegt werden, so das Resümee der Sozialdemokraten. „Einen Ausbau der A8 darf es nur bei gleichzeitigem Schutz der Anwohner geben“, stellte SPD-Kreisvorsitzender Dirk Reichenau fest. Ob nun die reine Standspurvariante oder der Vollausbau zum Tragen komme, so pflichtete ihm Dr. Bärbel Kofler bei, sei in sachlicher Abwägung mit allen anderen im Bundesverkehrswegeplan befindlichen notwendigen Baumaßnahmen zu entscheiden. Wobei nicht verheimlicht werden darf, dass der sechsstreifige Ausbau aus einem bestimmten Grund nur im vordringlichen Bedarf vorgesehen ist, merkte die Bundestagsabgeordnete an: „Denn die durchschnittliche Verkehrsbelastung auf der A8 rechtfertigt den sechsspürigen Ausbau nicht.“

Geplanter Ausbau der A8

(19.08.2008, dr.)

<http://www.spd-traunstein.de/aktuelles/5365869b870de6701/index.html>

SPD: „Unkomfortable Situation für eine sachliche Entscheidung“

Südostoberbayern braucht ebenso Fortschritte bei der A 94 und der Bahnstrecke München - Mühldorf – Freilassing

Traunstein. SPD-Kreisvorsitzender Dirk Reichenau zitiert die bisher veröffentlichten Stellungnahmen zum seiner Meinung nach notwendigen Ausbau der A8 zwischen Rosenheim und der österreichischen Landesgrenze. Die Autobahndirektion droht mit Schließung wegen maroder Brückenbauwerke, die CSU bedient sich einmal wieder der platten Argumentation „Wirtschaftsförderung geht über Naturschutz“, Grüne und Bund Naturschutz beschreiben die Strecke als „Monster-Autobahn“ und wollen es bei Tempolimit und LKW-Überholverbot auf einer seit den 40er Jahren nahezu unveränderten vierspurigen Straßentrasse belassen. „Eine höchst unkomfortable Situation für eine sachliche Entscheidung“, so Reichenau. Obwohl es in seiner Partei verschiedene Meinungen zum Grad es Ausbaus der Bundesautobahn gebe, sei man sich grundsätzlich in zwei Punkten einig: Die notwendigen Verbesserungen an der A8 dürften nicht losgelöst vom Ausbau der A94 und dem zweiten Gleis und der Elektrifizierung der Bahnlinie München – Mühldorf - Freilassing betrachtet werden. Daneben müsse sichergestellt sein, dass Lärmschutzmaßnahmen an der A8 im Bereich der Wohnbebauung Grundbedingung für einen wie auch immer gearteten Ausbau darstellen.

Daher seien differenzierte Betrachtungsweisen zwischen reiner Ablehnung und Totalausbau gefragt, betont der Kreisvorsitzende. Die Mitglieder der Kreistagsfraktion, die Ortsvereinsvorsitzenden und Bürgermeister der betroffenen Kommunen, die Landtagskandidaten Günter Zellner (Altötting) und Franz Gnadl (Übersee) sowie Gustav Starzmann und Hermann Schätz, also Politiker, die das Problem Ausbau A8 schon seit längerem begleitet, wurden zur Meinungsfindung nach Traunstein geladen. Über den aktuellen Stand der Dinge informierte Rainer Volkmann, Landtagsabgeordneter aus München. Dieser mahnte zur Abwägung: Niemand kenne bei steigenden Energiepreisen das genaue zukünftige Verkehrsaufkommen, Alternativen für den Verkehr Richtung Osten seien die A 94 und die Bahnlinie München - Mühldorf - Freilassing. Beide Verkehrsadern warten seit Jahrzehnten auf den dringend notwendigen Ausbau. Volkmann plädierte leidenschaftlich dafür, in der Diskussion auch mal darauf hinzuweisen, dass die Bayerische Staatsregierung in den letzten vier Jahrzehnten gerade mal 6 Kilometer Autobahnbau auf der A 94 vollbracht habe. Auch auf der Eisenbahnstrecke München-Mühldorf- Freilassing herrschten Zustände wie vor hundert Jahren. Man dürfe die CSU nicht aus der Verantwortung lassen und ausschließlich auf die Mitzuständigkeit des Bundes verweisen. Verkehrsprojekte im eigenen Land müsse nun einmal die Landesregierung

vorantreiben.

Im Übrigen, so Rainer Volkmann, diskutiere man derzeit für den Ausbau der A8 den Planungsstand des Bundesverkehrswegeplanes. Die Kosten seien nicht ermittelt, nicht einschätzbar, nicht geklärt, ob die Autobahn während des Baus gesperrt werden müsse. Die 20,1 Kilometer zwischen Rosenheim und Felden seien nur vordringlich, weil die Brücken dort wegen Baufälligkeit vollkommen erneuert werden müssten, wie der ehemalige Landtagsabgeordnete Gustav Starzmann anmerkte.

Zur Finanzierung des Ausbaus der A8 wäre ein Bau in PPP (public-private-partnership) denkbar, so wie bereits für die Strecke Augsburg-München von der Autobahndirektion Süd umgesetzt. Der Vorteil sei die niedrige Verschuldung des Staates und dadurch auch eine frühere Realisierung des Projekts, der Nachteil die später niedrigeren Einnahmen für die Allgemeinheit aus der LKW-Maut. Günther Zellner, DGB-Chef für Südostoberbayern und Landtagskandidat der SPD aus Altötting, berichtete über den Sachstand beim Ausbau der A94 und beklagte die mangelnde Anbindung des Chemie-Dreiecks an das Autobahn- und Schienennetz. Problematisch seien auch die Zulaufstrecken von Altenmarkt, Trostberg und der B20: in schlechtem Zustand und dem Verkehrsaufkommen nicht gewachsen. **Landtagskandidat Günter Zellner (Altötting) sprach sich wie auch Ernst Ziegler, 2. Bürgermeister in Traunreut, Sepp Konhäuser, stellvertretender Landrat, Hans Schild, 1. Bürgermeister in Fridolfing, Waldtraud Wiesholer-Niederlöhner, 3. Bürgermeisterin in Traunstein, Hans-Michael Weisky, Stadt- und Kreisrat aus Trostberg und Michael Mayer, Kreisrat und Bauunternehmer aus Ruhpolding, ausdrücklich für einen zeitgemäßen Ausbau der A 8 mit jeweils drei Fahrspuren und Standstreifen aus.** Die Wirtschaft benötige nun einmal eine gute Verkehrsinfrastruktur und alles andere als der Ausbau der Hauptverkehrsader würde den Durchreiseverkehr auf alle anderen vorhandenen Straßen der Region verteilen, so der Tenor.

„Nur eine kleine Lösung?“

Zurückhaltender argumentierten Franz Gnadl, Kreis- und Gemeinderat aus Übersee, und der 1. Bürgermeister des Marktes Grassau, Rudi Jantke. Die Autobahnbrücken der 40er Jahre müssten erneuert und jeweils eine Standspur angebaut werden, die im Bedarfsfall als 3. Fahrspur freigegeben werden könne. Schließlich seien die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und die Auswirkungen auf die Anwohner erheblich, Ausgleichsflächen rar. Hermann Schätz, ehemals Bundestagsabgeordneter, langjähriger Vorsitzender von Partei und Kreistagsfraktion, erinnerte seine Genossen an einen politischen Grundsatz: Vorrang für die Schiene, dies sei volkswirtschaftlich vernünftig und ökologisch nachhaltig.

Monika Berlitz aus Bergen, die SPD-Ortsvorsitzende, wies auf die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen hin, die laut Bundesimmissionsschutzgesetz bei bestehenden Straßen aber nur beim Zubau von einer oder mehreren Fahrstreifen erforderlich werden und forderte, vor jeder Entscheidung ein Lärmgutachten für die betroffenen Gemeinden einzuholen.

„Wir lassen uns nicht unter Zeitdruck setzen!“

Kreisvorsitzender Dirk Reichenau bedankte sich für die Vielzahl der vorgebrachten Meinungen in seiner Partei, die der Öffentlichkeit auch nicht verschwiegen werden sollten. Die „Aufgeregtheiten“ um den Autobahnausbau vor der Landtagswahl sollten etwas gelassener gesehen werden, da Bedarfsermittlung und Notstandsmaßnahmen für Teile der A8 aus der Notwendigkeit entstanden seien, die vorhandenen Brücken wegen Baufälligkeit zu erneuern, wie es Gustav Starzmann formulierte. „Wir lassen uns nicht unter Zeitdruck setzen“, pflichtete ihm die Fraktionsvorsitzende im Traunsteiner Kreistag, Waldtraud Wiesholer-Niederlöhner bei.