



Hier hat der Leser das Wort

Außerhalb der Verantwortung der Redaktion – Die Redaktion behält sich Kürzungen vor



A 8-Ausbau: Fakten werden immer wieder verdreht dargestellt

Zu verschiedenen Berichten zum Ausbau der Autobahn A 8 in den letzten Wochen:

„Der geplante Ausbau der A 8 wird in der letzten Zeit von Rosenheim bis Bad Reichenhall heftig diskutiert. Dabei werden über die Medien eine Reihe von Behauptungen durch verschiedene Interessensgruppen und Initiativen vorgetragen, die aus der Sicht der Autobahndirektion Südbayern einer Klarstellung bedürfen. In einer Tagung des Kreisverbandes von Bündnis 90/Die Grünen in Bergen wird Herr MdB Dr. Hofreiter unter anderem mit den Worten zitiert: „Ein sechsstreifiger Ausbau der A 8 von Rosenheim zur Bundesgrenze ist ein Wahnsinn, würde gigantische Kosten und eine Baustelle ohne Ende verursachen. Favorisiert wird hingegen der vierstreifige Ausbau und die Nutzung des Standstreifens als Fahrstreifen in den Ferienzeiten“. Zur Versachlichung der Diskussion möchten wir als für

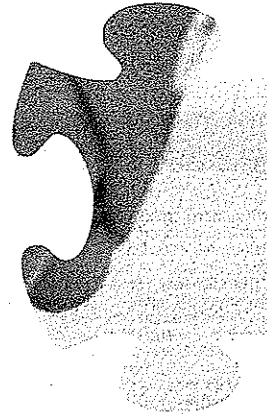
den Autobahnausbau zuständige Autobahndirektion Folgendes klarstellen:

1. Der Unterschied in der Gesamtbreite zwischen einer vier- (4+2) oder sechsstreifigen (6+2) Autobahn beträgt 4 m. Dies ergibt bei Beachtung erforderlicher Nothaltebuchten für den Fall der Nutzung von Standstreifen als Fahrstreifen einen Flächenunterschied von sieben Prozent. In Anbetracht dieser

Kein ‚Wahnsinn‘

Größenordnung des unterschiedlichen Flächenverbrauchs von ‚Wahnsinn‘ zu sprechen ist völlig überzogen.

2. Der vierstreifige Ausbau würde nahezu die gleichen Kosten wie der sechsstreifige Ausbau verursachen, da zwar die Baukosten für den 4+2-Ausbau etwas niedriger wären, allerdings für die zeitweise Nutzung der Standstreifen als Fahrstreifen zusätzlich sehr aufwendige



Verkehrsbeflussungsanlagen gebaut und betrieben werden müssten. Insofern dem 6+2-

Ausbau einen gigantischen Kostenmehraufwand zu unterstellen entbehrt jeglicher fachlicher Grundlage.

3. Die Bauzeit für den vier- oder sechsstreifigen Ausbau der A 8 ist gleich. Eine ‚Baustelle ohne Ende‘ für den 6+2-Ausbau zu unterstellen und so zu tun, als ob der 4+2-Ausbau so nebenbei zu machen wäre ist schlichtweg falsch. Beim sechsstreifigen Ausbau ist sogar unter anderem aufgrund der etwas größeren Fahrbahnbreiten gerade während der Bauzeit mit weniger Störungen zu rechnen. Dies wiederum kann eine kürzere Bauzeit und weniger Verdrängungsverkehr in die Ortschaften entlang

der A 8 nach sich ziehen.

4. Ein optimaler Lärmschutz kann auf Grundlage der derzeit gültigen Verkehrslärmschutzverordnung, die im Übrigen von Flensburg bis Berchtesgaden gilt, nur mit einem sechsstreifigen Ausbau erreicht werden. Aussagen, wonach der Standstreifenausbau das gleiche Lärmschutzniveau wie beim sechsstreifigen Ausbau mit sich brächte, gehen an der gesetzlichen Realität vorbei.

An der Realität vorbei

All diese Tatsachen werden seit geraumer Zeit durch die Autobahndirektion Südbayern in der Öffentlichkeit dargestellt. Seit Mai 2009 ist zudem ein ‚Planungsdialogverfahren‘ installiert worden, in dem alle Anrainergemeinden der A 8, Verbände und Bürgerinitiativen vertreten sind. Dieses Verfahren ist, was Transparenz und Offenheit der Planung eines Infrastrukturprojektes dieser Größenordnung anbetrifft, bundesweit wohl einmalig. Umso be-

dauerlicher ist es, das gezielt oder trotz besseren Wissens die Fakten zum Autobahnausbau in der Öffentlichkeit immer wieder verdreht dargestellt werden.

Mit der dadurch entstehenden Verunsicherung vieler vom Ausbau Betroffener besteht die Gefahr, dass sich der Planungsprozess sehr lange hinzieht. Verlierer sind dabei in erster Linie die Anwohner an der A 8, die entweder auf der Autobahn nach wie vor im Stau stehen oder mit völlig unzureichendem Lärmschutz weiter leben müssen. Deshalb sollten alle Kräfte gebündelt werden, um einen raschen Ausbau mit bestmöglichem Lärmschutz und einer optimalen Einbindung in die Landschaft auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten zu erreichen.“

Paul Lichtenwald
Präsident
Autobahndirektion
Südbayern
Seidlstraße 7-11
80335 München

g
n
m
de

be-
dorf
sind

Autobahndirektion ruft zu mehr Sachlichkeit auf

Sechsstreifiger Ausbau in Relation nicht so viel teurer - Lärmschutz entsprechend der Gesetze



Die Interessensgemeinschaft „Chance für Piding“ beispielsweise ist für eine „naturfreundliche Nordumfahrung in geschlossener Troglage“.

BERCHTESGADENER LAND - Der geplante Ausbau der A 8 sorgt in allen Anliegerorten von Rosenheim bis Bad Reichenhall für heftige Diskussionen. Und nicht nur die Meinungen gehen zum Teil weit auseinander, auch die Fakten werden unterschiedlich dargestellt oder interpretiert. Bei einer Reihe von Behauptungen, die durch verschiedene Interessengruppen und Initiativen über die Medien vorgetragen wurden, sieht die Autobahndirektion Südbayern die Notwendigkeit einer Klarstellung. Ihr Präsident Paul Lichtenwald hat dazu der Heimatzeitung einen Brief zukommen lassen, in der er die Verunsicherung der Bürger bedauert, zumal er mit dem Planungsdialog ein Verfahren gewährleistet sieht, das in seiner Transparenz deutschlandweit einmalig sei. Lesen Sie im Folgenden die Stellungnahme Lichtenwalds in Gänze:

„In einer Tagung des Kreisverbandes von Bündnis 90/Die Grünen in Bergen wird der Bundestagsabgeordnete Dr. Toni Hofreiter unter anderem mit den Worten zitiert: „Ein sechsstreifiger Ausbau der A 8 von Rosenheim zur Bundesgrenze sei ein Wahnsinn, würde gigantische Kosten und eine Baustelle ohne Ende verursachen. Favorisiert wird hingegen der vierstreifige Ausbau und die Nutzung des Standstreifens als Fahrstreifen in den Ferienzeiten“. Zur Versachlichung der Diskussion möchten wir als für den Autobahnausbau zuständige Autobahndirektion Folgendes klarstellen:

1. Der Unterschied in der Gesamtbreite zwischen einer vier- (4+2) oder sechsstreifigen

(6+2) Autobahn beträgt 4 Meter. Dies ergibt bei Beachtung erforderlicher Nothaltebuchten für den Fall der Nutzung von Standstreifen als Fahrstreifen einen Flächenunterschied von 7 Prozent. In Anbetracht dieser Größenordnung des unterschiedlichen Flächenverbrauchs von „Wahnsinn“ zu sprechen ist völlig überzogen.

2. Der vierstreifige Ausbau würde nahezu die gleichen Kosten wie der sechsstreifige Ausbau verursachen, da zwar die Baukosten für den 4+2-Ausbau etwas niedriger wären, allerdings für die zeitweise Nutzung der Standstreifen als Fahrstreifen zusätzlich sehr aufwendige Verkehrsbeeinflussungsanlagen gebaut und betrieben werden müssten. Insofern dem 6+2-Ausbau

einen gigantischen Kostenmehraufwand zu unterstellen, entbehrt jeglicher fachlicher Grundlage.

3. Die Bauzeit für den vier- oder sechsstreifigen Ausbau der A 8 ist gleich. Eine „Baustelle ohne Ende“ für den 6+2-Ausbau zu unterstellen und so zu tun, als ob der 4+2-Ausbau so nebenbei zu machen wäre, ist schlichtweg falsch. Beim sechsstreifigen Ausbau ist sogar unter anderem aufgrund der etwas größeren Fahrbahnbreiten gerade während der Bauzeit mit weniger Störungen zu rechnen. Dies wiederum kann eine kürzere Bauzeit und weniger Verdrängungsverkehr in die Ortschaften entlang der A 8 nach sich ziehen.

4. Ein optimaler Lärmschutz kann auf Grundlage der derzeit gültigen Verkehrslärmschutzverordnung, die im Übrigen von Flensburg bis Berchtesgaden gilt, nur mit einem sechsstreifigen Ausbau erreicht werden. Aussagen, wonach der Standstreifenausbau das gleiche Lärmschutzniveau wie beim sechsstreifigen Ausbau mit sich brächte, gehen an der gesetzlichen Realität vorbei.

All diese Tatsachen werden seit geraumer Zeit durch die Autobahndirektion Südbayern in der Öffentlichkeit dargestellt. Seit Mai 2009 ist zudem ein „Planungsdialogverfahren“ installiert worden, in dem alle Anrainergemeinden der A 8, Verbände und Bürgerinitiativen vertreten sind. Dieses Verfahren ist, was Transparenz und Offenheit der Planung eines Infrastrukturprojektes dieser Größenordnung anbetrifft, bundesweit wohl einmalig.

Umso bedauerlicher ist es, dass gezielt oder trotz besseren Wissens die Fakten zum Autobahnausbau in der Öffentlichkeit immer wieder verdreht dargestellt werden. Mit der dadurch entstehenden Verunsicherung vieler vom Ausbau Betroffener besteht die Gefahr, dass sich der Planungsprozess sehr lange hinzieht. Verlierer sind dabei in erster Linie die Anwohner an der A 8, die entweder auf der Autobahn nach wie vor im Stau stehen oder mit völlig unzureichendem Lärmschutz weiter leben müssen.

Deshalb sollten alle Kräfte gebündelt werden, um einen raschen Ausbau mit bestmöglichem Lärmschutz und einer optimalen Einbindung in die Landschaft auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten zu erreichen.“

Paul Lichtenwald
Präsident der Autobahndirektion Süd