



Vom Bernauer Berg, wo die A 8 bereits sechsspurig ausgebaut ist (links), bis Rosenheim soll die Autobahn München-Salzburg auf sechs Spuren plus Pannestreifen ausgebaut werden. Bisher gibt es dort in großen Abschnitten nur zwei Fahrstreifen in jede Richtung und keine Standspuren, was regelmäßig zu Staus und Behinderungen führt (rechts). Der BN klagt nun gegen den „6+2“-Ausbau und fordert „4+2“.

– Fotos: imago images

Bund Naturschutz klagt gegen sechsspurigen A8-Ausbau

Landesbeauftragter Martin Geilhufe: „Das klimaschädlichste bayerische Straßenbauprojekt, das noch nicht umgesetzt ist“

Von Marco Hadem und Robert Seifert

München/Rosenheim. Nach wiederholten Ankündigungen einer Klage gegen den sechsspurigen Ausbau der Autobahn 8 München-Salzburg macht der Bund Naturschutz (BN) ernst: Der Verband erklärte am Freitag in München, am kommenden Montag beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern zum ersten Ausbauabschnitt der A 8 einreichen zu wollen. Konkret betrifft dies den Abschnitt zwischen Achenmühle und Bernauer Berg im Landkreis Rosenheim. Prozessgegner ist die Bundesregierung, da der Autobahnausbau Sache des Bundes ist.

Nach Ansicht des BN weist der Beschluss erhebliche inhaltliche und formale Mängel auf: „Der gesamte A 8-Ausbau ist das klimaschädlichste bayerische Projekt im Bundesverkehrswegeplan, das noch nicht umgesetzt ist. Zudem schädigt der Ausbau sensible

Schutzgebiete und verursacht hohe Baukosten“, sagte Martin Geilhufe, Landesbeauftragter des BN, am Freitag in einer Pressekonferenz. Der BN hat nach der Einreichung der Klage zehn Wochen Zeit, diese gegenüber dem Gericht zu begründen.

Kostenschätzung vor sieben Jahren bei 1,8 Milliarden €

„Der geplante A 8-Ausbau gleicht einem Straßenbau-Dinosaurier aus der Urzeit. Es wird keinerlei Rücksicht auf den Flächen- und Klimaschutz genommen“, fuhr Geilhufe fort. Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) müsse solche völlig überdimensionierten Straßenbauprojekte auch im Hinblick auf die Kostenentwicklung stoppen und das frei werdende Geld in die Sanierung und Elektrifizierung des Bahnnetzes oder in die Sanierung maroder Brücken stecken.

Der Ausbau der A 8 von Rosenheim bis zur Landesgrenze nach Österreich von bislang vier auf

sechs Spuren plus Standstreifen war im Jahr 2017 mit knapp 1,8 Milliarden Euro veranschlagt worden. Die Kosten dürften laut BN mittlerweile deutlich höher liegen. Die Autobahn ist eine viel befahrene Strecke in Richtung Süden und gleicht derzeit wegen vieler Staus insbesondere in Ferienzeiten einem Nadelöhr. In großen Abschnitten stehen nur zwei Fahrspuren in jede Richtung und keine Pannestreifen zur Verfügung.

Das Bundesverkehrsministerium geht den Angaben zufolge von einem zusätzlichen Klimagasausstoß von rund 36 000 Tonnen Kohlendioxid pro Jahr für den gesamten Ausbau aus. Gründe dafür sind etwa der Mehrverkehr und der enorme Aufwand in Bau und Betrieb der Autobahn. Der BN prognostiziert noch deutlich höhere Emissionen, da viele klimaschädliche Aspekte wie Waldrodungen oder Bodenzerstörungen noch gar nicht eingerechnet seien. Der Ausbau widerspricht laut Verband auch den Klimaschutzzielen des Bundes – laut Klimaschutzge-

setz müssen die CO₂-Emissionen aus dem Verkehr zwischen 2020 und '30 um fast 50 Prozent reduziert werden.

„Die Fahrbahnerweiterung auf sechs Spuren stellt eine Katastrophe für die Tier- und Pflanzenwelt und den Flächen- und Gewässerschutz dar. Die Einschätzungen im Bundesverkehrswegeplan zu den Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt basieren auf über zehn Jahre alten Kartierungen, das widerspricht den Methodenstandards des Habitat- und Artenschutzes“, sagte die Vizevorsitzende des BN, Beate Rutkowski aus Traunstein. 57 Hektar Boden würden allein für den Bereich von Rosenheim bis Bernau versiegelt.

Für 120-km/h-Tempolimit und einen „4+2“-Ausbau“

Der BN fordert alternativ die Ausbauvariante „4+2“, also lediglich den Zubau von zwei Standstreifen, und zudem ein Tempolimit von 120 km/h. „Dies hätte er-

heblich geringere Eingriffe in Natur und Landschaft und eine geringere Klimawirkung zur Folge. Die Verbesserung der Verkehrsqualität im Vergleich zum jetzigen Zustand der A 8 wäre völlig ausreichend“, führte Rainer Auer, Vorsitzender der BN-Kreisgruppe Rosenheim, aus. Diese Variante habe der Bundesrechnungshof auch im Abschnitt vom Chiemsee zur Bundesgrenze bevorzugt, um die Kosten zu senken. Ein monströser Ausbau im malerischen Voralpenland sei auch deswegen „absurd“, weil nach der Landesgrenze in Österreich eine zweispurige Autobahn und ein Tempolimit bestehen.

Die Erfolgsaussichten für die Klage sehen die BN-Verantwortlichen gut: „Wir überlegen uns wegen der Kosten und personellen Ressourcen sehr gut, wo wir klagen, und haben die Klage fundiert geprüft“, so Geilhufe auch mit Blick auf Klagen zum Wolf- und Fischotter-Abschluss, zum Neubau der Kampenwandseilbahn (wir berichteten) oder zum Krämertunnel bei Garmisch-Parten-

kirchen: „Das haben wir alles gewonnen.“ Der BN arbeite wieder mit einer versierten Anwaltskanzlei zusammen, „wie dann das Gericht entscheiden wird, haben wir natürlich nicht in der Hand“.

Die Schwächen und Mängel im beklagten Planfeststellungsbeschluss zum A 8-Ausbau seien derart eklatant, dass der BN darin auch eine „Klimaschutz-Grundsatzklage“ sieht. Geilhufe verwies auf die jüngste Entscheidung des Europäischen Menschenrechtsgerichtshofes, der das Menschenrecht auf effektiven Klimaschutz bestätigt habe. „Das sind nicht nur Empfehlungen oder warme Worte, sondern das müssen die nationalen Regierungen umsetzen. Insofern müssen sich die Verantwortlichen die Frage stellen, wie man es künftigen Generationen verkaufen möchte, beim A 8-Ausbau eine solche Fehlentscheidung zu treffen.“ Der BN fordere Wissing zu einem Straßenbaum- oratorium und einer Überprüfung aller Projekte im Bundesverkehrswegeplan nach Klima- und Naturschutzaspekten auf.

– lby