

Vorname, Name _____

Straße _____

PLZ Ort _____

Regierung von Oberbayern
Zimmer 4120
Maximilianstr. 39
80538 München

Einwendung zum Vorhaben St 2580 – FTO, 4-streifiger Ausbau AS St. 2584 – AS St 2084,
1.Tektur vom 24.09.2021 zur Planfeststellung vom 19.12.2013

Sehr geehrte Damen und Herren,

im o.g. Planfeststellungsverfahren erhebe ich folgende

Einwendungen:

1. Es wird im „Erläuterungsbericht“ mehrfach betont, wie wichtig die Verkehrsprognosen für die **Planrechtfertigung** sind. Die letzten Verkehrsdaten wurden am 21. Mai 2019 erhoben. In Folge der Corona-Krise zeichnet sich schon jetzt ab, dass sich das Arbeits- und Mobilitätsverhalten durch eine deutliche Zunahme der Nutzung des Arbeitens im Home-Office verändert hat und weiter verändern wird. Das heißt, viel weniger Beschäftigte fahren künftig täglich mit dem Auto in die Arbeit und das Verkehrsaufkommen wird deshalb abnehmen.
Im Verkehrsgutachten vom 04. 09. 2020, auf dem die Tektur beruht, wird der **geplante S-Bahn-Ringschluss** zwischen Flughafen München und Erding mit keinem Wort erwähnt. Diese neue und zentrale S-Bahn-Verbindung kann zu wesentlichen Verkehrsentlastungen führen. Diesem bedeutenden Sachverhalt wird jedoch im besagten Gutachten keinerlei Beachtung geschenkt. Ferner kann ein Anwachsen des Verkehrs zum Flughafen nicht mehr als Begründung für einen vierspurigen Ausbau dienen. Am Flughafen gibt es schon jetzt einen deutlichen Stellenabbau. Das führt zu einem Rückgang des Pendelverkehrs. Durch den Umstieg vieler Firmen auf Video-Konferenzen werden dienstliche Flugreisen prognostiziert um bis zu 50% zurückgehen. Damit sinken die Fluggast-zahlen und die ohnehin politisch **nicht durchsetzbare dritte Start- und Landebahn** wird nicht mehr benötigt. Hierzu kommt, dass sich das Urlaubsverhalten zulasten des Flugverkehrs verändern wird, so dass auch hier das Passagieraufkommen zurückgeht. Durch die eindeutig nicht mehr zutreffenden Prognosen ist die entscheidende **Planrechtfertigung** hinfällig, es fehlt jeglicher Bedarf für einen vierspurigen Ausbau der Flughafentangente Ost.
2. Mit Blick auf die veranschlagten Kosten von 16,7 Millionen Euro für diesen Ausbau handelt es sich in meinen Augen um **Geldverschwendung**. Insbesondere in Anbetracht des Mehrwerts dieses Projekts, Berechnung zur folge liegt, die Zeitersparnis durch den vierspurigen Ausbau bei 77 Sekunden auf einer Strecke von rund 5,15 Km. Auch das Argument des staatlichen Bauamtsfreising Das Geld wäre im Umweltschutz z.B. dem Ausbau erneuerbarer Energien, der auch den nachfolgenden Generationen zugute kommt, weitaus besser angelegt. Im Zuge der **Generationengerechtigkeit** muss diesem Projekt deutlich entgegengetreten werden.
3. Mit einem Gesamtbedarf von 22 Hektar Fläche ist dieser Ausbau als klar überdimensioniert zu bewerten. So sind zum Beispiel der mit 3 – 6 m Breite vorgesehene Mittelstreifen und die bis zu 2 m breiten Bankette für eine Staatsstraße dieser Kategorie vollkommen zu groß geraten und sollten wohl eher den **Autobahnen** vorbehalten bleiben. Der **Flächenfraß bzw. die enorme Flächenversiegelung**, mit dem dieses Projekt einhergehen würde, ignoriert jegliche Großwetterereignisse, die im Zuge des Klimawandels vorprogrammiert sind.

Name:.....

Vorname:

Einwendungen zum 4-streifigen Ausbau der FTO (s. Seite 1)

4. Die Planung stellt zudem einen massiven Eingriff in das Vogelschutzgebiet „nördliches Erdinger Moos“ dar, sie passt also auch in Hinsicht auf den Artenschutz, dem sich auch unsere bayerische Landesregierung verpflichtet fühlt, nicht mehr in die heutige Zeit. Das Artensterben hat mittlerweile dramatische Auswirkungen angenommen, dies scheinen die Befürworter dieses Projekts völlig auszublenden. Das nördliche Erdinger Moos weist lediglich einen Flächenanteil von 0,9% aller in Bayern vorkommenden SPA-Gebiete auf, und dennoch kommt diesem eine sehr hohe Bedeutung für die heimische Vogelwelt zu. Es fungiert neben einem hervorragendem Bruthabitat, auch als Nahrungs- und Rastplatz für zahlreiche ziehende Vogelarten. Darüber hinaus dient das nördliche Erdinger Moos zusammen mit dem nahegelegenen Freisinger Moos als Bindeglied oder viel mehr als Biotopverbundnetz zwischen den sehr weit entfernten nächsten europäischen Vogelschutzgebieten. Betrachtet man die Verteilung der SPA-Gebiete in Bayern, so sind diese im Norden und Süden von Bayern konzentriert, im zentralen Oberland gibt es hingegen nur wenige Vogelschutzgebiete die zudem nur geringe Ausdehnungen aufweisen. Aufgrund der geographischen Lage des Erdinger Moos, hat dieses eine überaus hohe Bedeutung für die Vogelwelt. Obwohl durch den vierspurigen Ausbau nur ein kleiner Teil des SPA-Gebietes „nördliches Erdinger Moos“ erheblich beeinträchtigt wird, ist dieser Eingriff grundsätzlich abzulehnen. Es gibt hier eine Reihe von Bauvorhaben, welche in dieses Gebiet eingreifen, die Summation aller Projekte machen auch kleinere Einzelprojekte zum Problem und zum erheblichen nachteiligen Eingriff in das nördliche Erdinger Moos.
Des Weiteren, finden Entlang der Ausbaustrecke eine Vielzahl an Boden-/Wiesenbrütenden Arten wie Feldlerche und Kiebitz ein geeignetes Bruthabitat. Durch den Ausbau werden die Lebensräume dieser Arten erheblich beeinträchtigt, sodass es zum Verlust dieser Bruthabitate kommt, rechtlich muss hierfür eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden. Um diese Ausnahmegenehmigung zu rechtfertigen, wird auf ein überwiegendes öffentliches Interesse am Ausbau der FTO verwiesen. Eine Zeitersparnis von 77 Sekunden auf einer Strecke von 5,15 km kann wohl kaum als ein übergeordnetes öffentliches Interesse bezeichnet werden. Der Mehrwert für Wirtschaft und Öffentlichkeit kann angesichts der Kosten von schätzungsweise 16,5 Mio. € wohlwollend nicht einmal als marginal bezeichnet werden. Es ist schlichtweg eine Vernichtung von Steuergeldern, diese sollten z.B. in den ÖPNV investiert werden, um somit einen echten Beitrag im Kampf gegen den Klimawandel zu leisten.
5. Im UVP- Bericht (Umweltverträglichkeitsprüfung) ist von vielen Schutzgütern die Rede, unter anderem vom Schutzgut Boden. Hier bemängele ich, dass die Bedeutung des Bodens besonders als CO₂ – Speicher überhaupt nicht untersucht wird. Durch den vierspurigen Ausbau der FTO, steigt auch die Drainagewirkung des Ober- und Unterbaus der Straße. In diesem Zusammenhang wird die weitere Degradierung der stark betroffenen wasserbeeinflussten Bodentypen Anmoorgley, Moorgley und Niedermoor nicht berücksichtigt. Dies befördert weitere CO₂ Ausgasungen dieser Bodentypen. Eine weitere Untersuchung dieser Aspekte dringend erforderlich, auch müssen möglicherweise entstehende Emissionen durch Degradierung dieser Böden mit in die Klimawirksamkeitsprüfung miteinfließen
6. Die bayerische Staatsregierung bekennt sich zu dem Ziel in der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung, den Flächenverbrauch bis 2030 auf unter 30 ha pro Tag zu reduzieren. Das entspricht einem bayerischen Anteil von etwa 5 ha. Inzwischen hat die Koalition aus CSU und Freien Wählern im Landesplanungsgesetz eine Richtgröße von 5 ha pro Tag verankert. Sie ist zum 1. Februar in Kraft getreten – und unverbindlich.
7. Zum anderen gibt es kein Gutachten zur Klimawirksamkeit des Vorhabens, welches nach dem Urteil des BVerG 24.03.2020 eigentlich verpflichtend wäre. Ein diesbezügliches Gutachten ist zu erstellen und zu berücksichtigen. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass das Vorhaben ganzheitlich zur Erfüllung der Klimaziele dienlich ist. Dabei sind die aufkommenden Emissionen durch verwendete Baustoffe, die bauliche Maßnahme selbst, als auch die betrieblichen Emissionen durch den neuen Verkehr berücksichtigt werden. Um dem Urteil des BVerG vom 24.03.2020 gerecht zu werden, muss

der geplante vierspurige Ausbau der FTO zu einer nachweislichen Reduktion der Emissionen führen, um somit den Generationenvertrag nicht missachten.

8. Auch der **Lärmschutz** soll angesprochen werden. Die Bevölkerung leidet schon jetzt unter einem hohen Anteil an Durchgangsverkehr und den damit verbundenen Belastungen durch Abgase, Lärm und Staus. Der vierspurige Ausbau würde nicht nur zu einer massiven Beeinträchtigung des **Landschaftsbilds**, sondern auch zu einem Anwachsen des Verkehrsaufkommens führen, welches der schon oben erwähnten Verkehrswende entgegensteht. Das Ziel sollte deshalb auch mit Blick auf zukünftige Generationen eine Verminderung und nicht eine Intensivierung des Straßenverkehrsaufkommens sein.
9. In den Planungsunterlagen konnte wohl der Beschluss des BVerfG vom 29. 04 2021 zum Klimaschutzgesetz noch keinen Eingang finden. Wir fordern eine Berücksichtigung dieser wegweisenden Entscheidung im Hinblick auf die Auswirkungen des geplanten Ausbaus der FTO auf die künftigen Generationen.
10. Das Vorhaben soll einer Klimaverträglichkeitsprüfung unterzogen werden, bei der die Klimaauswirkungen von Bau und Betrieb der künftigen 4-spurigen FTO ermittelt, beschrieben und bewertet werden sollen.
11. Persönlich möchte ich noch weitere Aspekte aufführen: (ggfs. Auf Rückseite weiterschreiben)

.....

.....

.....

.....

Dieses Vorhaben lehne ich zur Wahrung meiner Interessen entschieden ab - und beantrage, die vorgelegten Planungen nicht zu genehmigen. Ich nehme auch Bezug auf die Einwendungen der Umweltorganisationen BUND Naturschutz Bayern (BN); Landesbund für Vogelschutz (LBV) und VCD (Verkehrsclub Deutschland), und mache auch die dortigen Einwendungen zum Gegenstand meiner Einwendungen.

Ort, Datum

Unterschrift (bei Minderjährigen Unterschrift eines Erziehungsberechtigten)