***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, 1.Tektur vom 24.09.2021 zur Planfeststellung vom 19.12.2013**

**Sehr geehrte Damen und Herren,**

**im o.g. Planfeststellungsverfahren erhebe ich als betroffener Bürger des Landkreises Erding *und unmittelbarer Anwohner der FTO* folgende**

**Einwendungen:**

1. Der „Erläuterungsbericht“ weist mehrfach darauf hin, wie wichtig die Verkehrsprognosen für die **Planrechtfertigung** sind. Die letzten Verkehrsdaten wurden am 21. Mai 2019 erhoben. Als Folge der Corona-Krise zeichnet sich aber 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. Es werden künftig viel weniger Beschäftigte täglich mit dem Auto in die Arbeit fahren und das Verkehrsaufkommen wird deshalb abnehmen.

Im Verkehrsgutachten vom 04. 09. 2020, auf dem die Tektur beruht, wird ja sogar ein absoluter Rückgang des Schwerlastverkehrs vorausgesagt (siehe Abbildung 5 und 8 im Gutachten vom 04. 09. 2020) ! Deshalb ist es unverantwortlich, hier ohne eine weitreichende Neujustierung des Modells auf veränderte gesellschaftliche Gegebenheiten den Ausbau unter der Annahme einer weiter ansteigenden Individualmobilität fortzusetzen.

1. In besagtem Verkehrsgutachten vom 04. 09. 2020 wird überdies der **geplante S-Bahn-Ringschluss** zwischen Flughafen München und Erding mit keinem Wort erwähnt, obwohl diese neue und zentrale S-Bahn-Verbindung zu wesentlichen Verkehrsentlastungen führen kann. Dieser Sachverhalt wurde komplett vergessen!

Ferner kann ein Anwachsen des Verkehrs zum Flughafen nicht mehr als grundsätzliche 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 Fluggastzahlen und die ohnehin politisch **nicht durchsetzbare dritte Start- und Landebahn** wird nicht mehr benötigt. So kündigte die Lufthansa an, in diesem Winter bundesweit 18.000 Leerflüge durchführen zu müssen, um in Zukunft keine Verkehrsrechte zu verlieren (Handelsblatt vom 13.01.2022). Das bedeutet, selbst die momentan geplanten Starts am Flughafen München sind deutlich mehr, als der eigentliche Bedarf.

Hierzu kommt, dass sich das Urlaubsverhalten zulasten des Flugverkehrs verändern wird, so dass auch hier das Passagieraufkommen zurückgeht.

Da die gemachten Prognosen somit eindeutig nicht mehr zutreffen, ist die entscheidende **Planrechtfertigung** hinfällig. Der Bedarf für einen vierspurigen Ausbau der Flughafentangente Ost ist somit nicht mehr gegeben.

1. Die Bundestagswahl 2021 hat den der Wunsch der Bürgerinnen und Bürger nach einer **Verkehrswende** klar gezeigt. So formuliert die neue Ampelkoalition als Zielvorgabe, dass ein Viertel mehr Güter auf der Schiene transportiert werden sollen und doppelt so viele Personen wie bisher.

Sowohl die Bundesrepublik Deutschland, der Freistaat Bayern und der Landkreis Erding sollten daher bemüht sein, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Verkehrsaufkommen deutlich zu steigern. Dieses Ziel wird durch o.g. Planung unterlaufen.

Sie **widerspricht eindeutig den klimapolitischen Zielen**, denen sich die Bundesrepublik Deutschland international im Pariser Klimaschutzabkommen verpflichtet hat. Eine Steigerung des individuellen Verkehrsaufkommens um nahezu 100% im Vergleich zu den Ausgangsdaten im ursprünglichen Verkehrsgutachten von 2013 ist hier unverantwortlich (siehe Kurzak, 2013, Plan (3) im Vergleich mit Bracher, 2020, Abbildung) und läuft konträr zu den gesetzlich festgeschriebenen Emissionszielen der Bundesrepublik Deutschland (KSG, Abschnit t 2, §4 ) sowie des bayerischen Klimaschutzgesetzes (BayKlimaG vom 23.11.2020).

**Mit einem weiteren Fortschreiten des Verfahren handeln die beteiligten Institutionen damit gesetzeswidrig**, da auch Sie nicht exklusiv über die nötige Technologie verfügen dürften, die doppelte Anzahl an Fahrzeugen zugleich klimaneutral zu betreiben. Soll das Planfeststellungsverfahren fortgesetzt werden, ist hier schlüssig zu machen, dass das Projekt auch im Hinblick auf diese, erst kürzlich verabschiedeten Gesetze gesetzeskonform ist. Die Behörden sind im übrigen besonders gefordert: „Die staatlichen Behörden unterstützen die Verwirklichung der Minderungsziele im Rahmen ihrer hoheitlichen Tätigkeit.“ (BayKlimaG, Ar.t 2, §3, Abs. 2; überdies Art. 3).

1. Die veranschlagten Kosten von 16,7 Millionen Euro für diesen Ausbau sind in meinen Augen **unnötige Geldverschwendung**. Das Geld wäre im Umweltschutz z.B. dem Ausbau erneuerbarer Energien, der auch den nachfolgenden Generationen zu Gute kommt, weitaus besser angelegt. Im Zuge der **Generationengerechtigkeit** muss diesem Projekt deutlich entgegengetreten werden.
2. Der Gesamtbedarf von 22 Hektar Fläche für diesen Ausbau ist eindeutig überdimensioniert. Die Mittelstreifen mit 3 – 6 m Breite und die mit bis zu 2 m breiten Bankette sind für eine Staatsstraße dieser Kategorie vollkommen zu groß geraten und sollten eher den **Autobahnen** vorbehalten bleiben. Die **enorme Flächenversiegelung, die mit** diesem Projekt einhergeht, ignoriert jegliche Großwetterereignisse, die im Zuge des Klimawandels vorprogrammiert sind.
3. Die Planung stellt zudem einen massiven Eingriff in das **Vogelschutzgebiet Nördliches** **Erdinger Moos** dar. Damit passt sie 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. Die vorgesehenen Ausnahme- bzw. Abweichungsprüfungen mit entsprechenden Ersatzhabitaten für Feldlerchen und Kiebitze reichen bei weitem nicht aus.
4. Die Umweltverträglichkeitsprüfung legt die Notwendigkeit des Ausbaus auch aufgrund der Unfallgefahr dar. Dieses Argument wird auch von den Medien und Lokalpolitikern aufgegriffen.

Eine Reduzierung der Unfallgefahren lässt sich auch mit deutlich preisgünstigeren Maßnahmen erreichen: Eine feste Mittelbarriere (kostengünstig verfügbar als sog. Jersey-Wall), längeren Einfädelspuren an den Einfahrten, regelmäßige Kontrollen des Schwerlastverkehrs sowie fest installierte Radarkontrollen, wie es bspw. in der Schweiz üblich ist, können hier eine signifikante Reduktion des Gefährdungspotentials erreichen! In der Schweiz liegt die Quote der Verkehrstoten somit nur bei 2/3!

1. Im UVP- Bericht ist weiter vom **Schutzgut Boden** die Rede**.** Hier bemängele ich, dass die Bedeutung des Bodens besonders als CO 2 – Speicher überhaupt nicht untersucht wird. Gerade die schwach mineralisierten Torf- und Moorböden im Planungsgebiet speichern viele Tausend Tonnen CO 2, das durch die Baumaßnahme freigesetzt werden würde und somit zur Erderwärmung beitragen würde. Eine erneute UVP ist unter diesem Aspekt dringend erforderlich.
2. Zu guter Letzt sollte auch das Thema **Lärmschutz** für die vielen Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Strecke nicht vergessen 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.

Ich bitte um eine Teilnahmemöglichkeit am öffentlichen Erörterungstermin zur Behandlung der eingegangenen Einwendungen.

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Ort, Datum

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Unterschrift (bei Minderjährigen Unterschrift eines Erziehungsberechtigten)