

BUND • Marienstr. 28 • 70178 Stuttgart

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Referat G 12
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

Stichwort „BVWP 2030“

Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Baden-Württemberg e.V., nimmt zum vorliegenden Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 wie folgt Stellung:

I Stellungnahme zum Gesamtplanentwurf des BVWP 2030

Unzulängliche Öffentlichkeitsbeteiligung

Angesichts des sehr umfangreichen Materials und der komplexen Annahmen und Methoden zur Bewertung der Projekte ist die nur sechswöchige Frist zur Stellungnahme deutlich zu knapp bemessen, um die vorgelegten Bewertungen nachvollziehen, prüfen und beurteilen zu können.

Der zur Stellungnahme vorgelegte Entwurf des BVWP 2030 ist zudem unvollständig, nicht transparent und in großen Teilen unverständlich. Der Gesamtplanentwurf, der Gegenstand der Strategischen Umweltprüfung ist, ist lückenhaft und deshalb nur schwer zu beurteilen. Es fehlen wichtige Schienenstrecken und die gesamte Planung für den Ausbau der Schienenknotenpunkte. Auch gibt es massive inhaltliche und methodische Unzulänglichkeiten und Fehlschlüsse. Dies gilt beispielsweise für die Methodik zur Bewertung von Aus- und Neubauvorhaben mit Nutzen-Kosten-Analyse, der Raumordnungs- und städtebaulichen Beurteilung, die völlig intransparent ist und sich einer Öffentlichkeits- und Bürgerbeteiligung weitgehend entzieht.

Zudem werden viele Projekte gezielt einer Beteiligung entzogen. Letztlich werden 40 % der Projekte – gemessen am Finanzvolumen – als „laufend“ oder „fest disponiert“ eingestuft. Damit sind Stellungnahmen im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung zu diesen Projekten nicht möglich.

Kein Gesamtkonzept eines klimaschonenden und nachhaltigen Infrastrukturkonzepts – Umweltziele werden verfehlt

Die dem BVWP zugrunde liegende Verkehrsprognose 2030 schreibt Trends der Vergangenheit bis 2030 fort. Die Annahme ist: Alles bleibt wie es ist, es gibt keine grundlegenden Veränderungen. Ausgeblendet wird beispielsweise, dass

- die Jugend weniger autoaffin ist;
- CarSharing in den Städten auf dem Vormarsch ist;
- in den Städten der ÖPNV sowie der Radverkehr zunehmende Verkehrsanteile gewinnt;
- neue Mobilitätskonzepte und das Mobilitätsmanagement von Unternehmen und Dienstleistern zur Verringerung des Autoverkehrs beitragen;
- neue Siedlungs- und Wohnungsbaukonzepte den Autoverkehr reduzieren können;
- in wenigen Jahren das gesamte Straßennetz bemaute ist.

Das – unausgesprochene – Ziel des vorliegenden BVWP-Entwurfs ist dementsprechend das verstärkte Wachstum des Straßenverkehrs durch Erzeugen von Neuverkehr. Neuverkehr entsteht dabei vor allem durch

- häufigere Pkw-Fahrten,
- Wahl neuer, weiter weg liegender Ziele,
- Verlagerung von öffentlichen Verkehrsmitteln auf die Straße.

Ihre Entsprechung findet die unzulängliche Verkehrsprognose in der im BVWP-Entwurf gewählten Mittelverteilung zwischen den Verkehrsträgern. Diese entspricht – mit ganz geringen Verschiebungen zugunsten des Schienenverkehrs – weitgehend dem Investitionsszenario 2 „Status-Quo“. So sollen bis zu 55 % der geplanten Investitionsmittel für den Aus- und Neubau der Infrastruktur auf den Verkehrsträger Straße konzentriert werden.

Dementsprechend verfehlt der BVWP-Entwurf die im eigenen Umweltbericht gesetzten Ziele weitgehend:

- Klimaschutz: Netto spart der Entwurf des BVWP nur 0,5 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr. Das ist für einen ambitionierten Klimaschutz zu wenig. Vor allem, wenn man bedenkt, dass der Verkehrssektor bundesweit pro Jahr rund 162 Millionen Tonnen CO₂ verursacht und seine Emissionen seit 1990 kaum gemindert hat. Auch die im Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 für den Verkehrssektor beschlossenen Maßnahmen müssen jetzt endlich auf den Weg gebracht werden, um die CO₂-Emissionen um die angepeilten 7 bis 10 Millionen Tonnen pro Jahr zu verringern.

Zwar sinken durch die Schienen- und Wasserstraßenprojekte die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors um eine Million Tonnen pro Jahr – gleichzeitig machen die vielen Straßenprojekte die Hälfte dieser Einsparung wieder zunichte.

Auch in Baden-Württemberg ist die Situation alarmierend: Die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs lagen in Baden-Württemberg 2013 mit fast 20,4 Millionen Tonnen um fast 1,3 Millionen Tonnen (+ 6,6 Prozent) höher als 1990, dem Referenzjahr des Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzepts (IEKK). Deshalb sind zum Erreichen der Klimaschutzziele erheblich größere Anstrengungen in der Mobilitätspolitik notwendig als bisher angegangen.

- Ähnlich kritisch sieht es beim Flächenbedarf aus. Laut Beschluss der Bundesregierung sollen bis 2020 statt der heute 69 Hektar Fläche pro Tag nur noch 30 Hektar durch Siedlung und Verkehr verloren gehen. Der Bundesverkehrswegeplan dürfte davon nur einen Anteil von 1,9 Hektar pro Tag beanspruchen, hat das Umweltbundesamt berechnet. Der aktuelle Entwurf überschreitet dieses Budget um rund 50 Prozent, landet bei etwa 2,9 Hektar pro Tag.
- Auch der Schutz von Natur und Landschaft spielt im BVWP-Entwurf keine Rolle: So ist eine erhebliche Beeinträchtigung von 128 Natura 2000-Gebieten wahrscheinlich; bei 374 Gebieten ist eine erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen.
- Luftschadstoffe: Auch für die angestrebte Minderung der Schadstoffemissionen leistet der BVWP-Entwurf bisher keinen Beitrag. Grenzwertüberschreitungen bei Stickstoffdioxid und auch bei Feinstaub müssen schneller abgebaut und dürfen auf keinen Fall durch zusätzlichen Pkw- und Lkw-Verkehr erhöht werden. Dies ist besonders vor dem Hintergrund wichtig, dass die Stickoxidreduktion bei Euro-6-Pkw wegen des Einsatzes von Abschaltvorrichtungen in den Diesel-Pkw faktisch nicht funktioniert. Diese Effekte wurden in den Emissionsberechnungen des BVWP nicht berücksichtigt.

Die Analyse belegt, dass der BVWP keinen Beitrag zu einer integrierten, verkehrsmittel-übergreifenden Mobilitätsstrategie mit anspruchsvollen Umweltzielen leisten kann. Vor diesem Hintergrund müssen aus Sicht des BUND deutlich mehr Finanzmittel auf die Schiene umgeschichtet werden. Entsprechend dem Investitionsszenario 3 „Stärkung Schiene / Wasserstraße“ – das sich im Wesentlichen an der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung orientiert – müssen mindestens 62 % der für den Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur vorgesehenen Finanzmittel auf den Verkehrsträger Schiene konzentriert werden. Die Tabelle 7 auf Seite 34 des BVWP-Entwurfs belegt, dass dadurch die Umweltziele des BVWP deutlich besser erreicht werden können.

Der BUND (Bundesverband) hat zusammen mit weiteren Umweltverbänden und mit fachlicher Begleitung durch das Öko-Institut im Juni 2014 eine Studie vorgelegt, in der dargelegt wurde, wie sich der Verkehrssektor bis 2050 entwickeln muss, um 95% der Treibhausgasemissionen einzusparen und somit den Anforderungen des Klimaschutzes gerecht zu werden. Nach diesen

Szenarien reicht es nicht aus, den Kfz-Verkehr bis 2050 sparsamer zu machen und nahezu vollständig auf elektrische Antriebstechnik umzustellen. Zusätzlich muss die Menge des Kfz-Verkehrs deutlich (um ca. 40%) gesenkt werden, während die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel vorangetrieben werden muss. Der weitere Ausbau des Straßennetzes in Deutschland, das ja schon jetzt eines der dichtesten in der Welt ist, ist vor diesem Hintergrund grundsätzlich in Frage zu stellen.

Die technische Lebensdauer von Straßenbauwerken wird im BVWP mit ca. 50 Jahren angenommen. Straßenneubauten, die in den nächsten Jahren getätigt werden, reichen demnach mindestens bis ins Jahr 2070 und sind angesichts des schon bis 2050 notwendigen deutlichen Rückgangs des Straßenverkehrs als Fehlinvestitionen zu betrachten. Der Bau neuer Straßen sollte in Deutschland daher grundsätzlich nur noch in besonders begründeten Ausnahmefällen stattfinden, zumal er die Problemlage durch die Erzeugung neuen Kfz-Verkehrs sogar noch weiter verschärft.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf das Projekt des baden-württembergischen Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur „Verkehrsprognose mit Klimaschutzfaktor – Nachhaltigkeitsszenario 2030 Baden-Württemberg“, das für die Bundesverkehrswegeplanung nicht die Entwicklung abbildet, die mit der größten Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, sondern eine mögliche Menge an Maßnahmen beschreibt, mit der die Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsziele der Landesregierung erreicht werden können.

Intransparentes und fragwürdiges Bewertungsverfahren

Aus methodischer Sicht gibt es grundlegende Mängel in den Bewertungsverfahren. Sie sind nach Ansicht des BUND nicht geeignet, an Kriterien von Klimaschutz und Nachhaltigkeit orientierte Aussagen zur Bauwürdigkeit von Straßenbauprojekten zu machen. So stehen die vier Bewertungsmodule nicht gleichberechtigt nebeneinander. Umweltbeeinträchtigungen werden so zwar sehr präzise dokumentiert, bleiben für die Dringlichkeitseinstufung eines Straßenprojektes aber folgenlos, so dass auch Projekte mit hoher Umweltbetroffenheit noch unter der Maßgabe des Vordringlichen Bedarfs umgesetzt werden können.

Dagegen haben methodisch fragwürdige und nicht nachvollziehbare Berechnungen der Nutzen-Kosten-Analyse, der raumordnerischen sowie städtebaulichen Bewertung durchschlagende Wirkungen und können alleine den Vordringlichen Bedarf begründen.

Modul A: Nutzen-Kosten-Analyse

Mit Hilfe der Nutzen-Kosten-Analyse soll die gesamtgesellschaftliche Vorteilhaftigkeit der einzelnen Infrastrukturmaßnahmen nachgewiesen werden. Im Prinzip handelt es sich bei den Grundlagen und den Bewertungen der NKA um eine „black box“, einem hermetisch

geschlossenen Modell, das weder transparent noch nachvollziehbar ist und sich einer Beteiligung weitestgehend entzieht. Allerdings sind die Ergebnisse der NKA quasi vorprogrammiert und begründen nahezu jeden Straßenausbau:

Wesentliche Annahme der NKA ist, dass hohe Geschwindigkeiten – sprich Reisezeitgewinne – einen überragenden volkswirtschaftlichen Nutzen darstellen. In der NKA entsteht der größte Teil des Nutzens (bei manchen Projekten bis zu 80 %) durch (fiktive) monetarisierte Reisezeitgewinne privater Pkw-Fahrten. Fast alle Straßenbauprojekte werden durch die Anrechnung hoher, in Geld bewerteter Zeitgewinne – bis zu 15 Euro pro eingesparter Stunde – in den Nutzen-Kosten-Analysen als Bedarf gerechtfertigt. Es werden sogar Zeitgewinne ab einer Minute gerechnet, die faktisch nicht spürbar sind. So entstehen bei Straßenbauprojekten regelmäßig hohe Nutzenüberschüsse.

Doch damit nicht genug. Die (fiktiven) Zeitgewinne werden gleich fünffach angerechnet und damit in ihrer Bedeutung weiter überhöht:

- Erstens durch die Berücksichtigung von Betriebskosteneinsparungen im Güterverkehr;
- Zweitens durch die Berücksichtigung von Reisezeitgewinnen im Personenverkehr;
- Drittens durch die Berücksichtigung einer erhöhten Zuverlässigkeit des Verkehrsablaufs infolge Abbau von Staus;
- Viertens durch die Berücksichtigung eines „impliziten Nutzens“, der faktisch erneut Zeitgewinne monetarisiert und den projektbedingten induzierten Verkehr sowie Verkehrsverlagerungen von der Schiene auf die Straße positiv bewertet;
- Fünftens durch die Berücksichtigung von Zeitgewinnen im Rahmen der raumordnerischen Bewertung.

Der BUND fordert, das Bewertungsverfahren grundsätzlich zu überarbeiten, die für den Einzelnen nicht spürbaren Zeitgewinne von unter fünf Minuten nicht mehr zu berücksichtigen und Zeitgewinne nicht mehrfach zu bewerten.

Modul B: Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung

Die naturschutzfachliche Bewertung ist der einzige präzise und verständliche Teil des gesamten Bewertungsverfahrens. Die Attestierung einer hohen Umweltbelastung hat nur leider keine Auswirkung auf die Einstufung eines Projektes. Der BUND fordert, dass Projekte mit einem hohen Umweltrisiko nicht in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden dürfen. Hier sind verpflichtend vertiefende Alternativenprüfungen durchzuführen.

Modul C: Raumordnerische Beurteilung

Die raumordnerische Beurteilung der Projekte ist in aller Regel nicht nachvollziehbar. Sie steht in auffallendem Kontrast zu den Ergebnissen der gutachterlich für den BVWP erstellten

Raumwirksamkeitsanalyse (RWA). Diese belegt, dass das Fernstraßennetz aktuell eine durchgehend hohe Erschließungsqualität in ganz Deutschland sicherstellt. Erhebliche Defizite sieht die RWA dagegen im Bereich des Schienenverkehrs. Der vorliegende Entwurf des BVWP zieht daraus allerdings nicht die Konsequenzen und legt – wie oben beschrieben – den Investitionsschwerpunkt gerade nicht auf den Schienenverkehr.

Letztlich werden in der raumordnerischen Beurteilung nur Reisezeitgewinne durch den Abbau „mittlere Defizite“ in der Erreichbarkeit oder Anbindung von Oberzentren, Autobahnen, Flughäfen und IC/ICE-Bahnhöfen im Straßenverkehr monetarisiert. Untersucht wurde auch nicht, ob Projektalternativen wie der Ausbau des Schienennetzes die raumordnerischen Ziele ebenso gut erreichen können.

Modul D: Städtebauliche Beurteilung

Die städtebauliche Bewertung ist vor allem für die Ortsumfahrungen relevant. Aus Sicht des BUND sind vor allem folgende Punkte zu kritisieren:

- Entlastungseffekte sind fraglich: Nicht berücksichtigt werden die Ergebnisse einer Nachher-Untersuchung von Ortsumfahrungen des BVWP 2003, wonach in 90 % der Fälle die angestrebte Entlastung der Ortsdurchfahrten nicht eintrat. Gründe hierfür waren die Überschätzung des Anteils von verlagerbarem Durchgangsverkehr sowie der nicht durchgeführte Rückbau der alten Ortsdurchfahrt.
- Die aufgeführten positiven „Flächen- und Erschließungseffekte“ einer neuen Ortsumfahrung können auch städtebaulich unerwünschte Siedlungsentwicklungen auf der „grünen Wiese“ im Außenbereich rechtfertigen.
- Ein schwerer methodischer Fehler ist, dass die im Koalitionsvertrag verankerte Ausweitung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen ab 2018 nicht in den Verkehrsprognosen berücksichtigt wurde. Durch den Wegfall des Mautausweichverkehrs wird in vielen Fällen aber eine Reduzierung der Verkehrsbelastungen auf den Ortsdurchfahrten stattfinden.
- Geprüft wurde auch nicht, ob die angestrebte Entlastung der Ortsdurchfahrten nicht ebenso gut durch verkehrsberuhigende, verkehrslenkende und verkehrsbeschränkende Maßnahmen sowie durch einen Ausbau des ÖPNV erreicht werden kann.

Der BUND fordert, dass im Rahmen des BVWP eine umfassende und verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung stattfindet. Ebenso muss die Verkehrsberuhigung und der Rückbau der Ortsdurchfahrt von Anfang an mitgeplant und sichergestellt werden. Hierzu müssen schon im BVWP entsprechende Haushaltsmittel des Bundes bereitgestellt werden und die planerische Möglichkeit geschaffen werden, im Planfeststellungsverfahren Neu- und Rückbau rechtssicher miteinander zu verknüpfen.

Unzureichende Alternativenprüfung

Der BVWP-Entwurf weist keine ausreichende Alternativenprüfung auf bzw. – falls eine solche stattgefunden hat – ist diese weder transparent noch nachvollziehbar begründet und dokumentiert. Dabei ist eine Alternativenprüfung durch das Gesetz zur Strategischen Umweltprüfung (UVPG) zwingend vorgegeben: Kostengünstige und umweltverträgliche Alternativen müssen umfassend geprüft („ermittelt, beschrieben und bewertet“) werden und im Falle hoher Umweltbetroffenheit Vorrang vor dem Neubau haben.

Im vorliegenden BVWP-Entwurf ist aber genau das Gegenteil der Fall: Beispielsweise wird beim Projekt der Hoahrheinautobahn (A 98) nicht deutlich, aus welchen Gründen und konkreten und nachvollziehbaren Bewertungsergebnissen heraus der Autobahn-Bergtrasse der Vorrang gegenüber ortsnahen Umfahrungen im Zuge der B 34 eingeräumt wird. Dabei hatten sowohl der BUND als auch die baden-württembergische Landesregierung machbare Projektalternativen zur Bergtrasse angemeldet und gutachterlich untersuchen lassen. Das Projektdossier zur A 98 ist in dieser Hinsicht völlig unvollständig und in keiner Weise transparent. Eine solche Vorgehensweise widerspricht den gesetzlichen Vorgaben zur Strategischen Umweltprüfung eklatant.

Unrealistische Finanzierung und fehlende Priorisierung der Straßenbauprojekte

Der vorliegende Entwurf des BVWP ist unfinanzierbar und verspricht deutlich zu viel. Das Finanzvolumen der Wunschliste aller Straßenbauprojekte liegt deutlich über den absehbar zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten. Weiterhin ist es untragbar, dass die im Entwurf eingeplanten Finanzmittel für den Erhalt der Infrastruktur nicht zugriffsfest sind und auch in den Neu- und Ausbau fließen können.

In Baden-Württemberg sollen in den nächsten 15 Jahren 3,8 Milliarden Euro in begonnene Straßenbauprojekte fließen und in solche, deren Bau fest beschlossen ist. Zusätzlich sollen 5,6 Milliarden Euro in neue Straßenbauvorhaben im „Vordringlichen Bedarf“ fließen. Insgesamt ergibt sich eine Gesamtinvestitionssumme für Neu- und Ausbaumaßnahmen im Straßenbau in Höhe von 9,4 Milliarden Euro. Schon heute lässt sich also absehen, dass – gemessen am derzeitigen jährlichen Mittelansatz für den Straßenbau in Baden-Württemberg (etwa 200 Millionen Euro für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen) – die Projektliste um den Faktor drei überzeichnet ist.

Vor diesem Hintergrund fordert der BUND eine eindeutige Priorisierung der (vordringlichen) Straßenbauprojekte, die im vorliegenden BVWP-Entwurf nicht zu erkennen ist. Notwendig ist eine realistische Perspektive mit einer Auflistung und Dringlichkeitsreihung der tatsächlich finanzierbaren Straßenbauprojekte.

II Stellungnahme zu Projekten im Bereich des Verkehrsträgers „Schiene“

Obwohl Baden-Württemberg im Bereich des Schienenverkehrs den größten Nachholbedarf hat, setzt der Entwurf des BVWP den Investitionsschwerpunkt einseitig auf den Straßenbau. So stehen 133 vordringlichen Straßenbauprojekten nur wenige Schienenausbauprojekte gegenüber.

Dass die großräumigen und nationalen / internationalen Verbindungen wie der Ausbau der Rheintalbahn und der Südbahn sowie die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen wurde, begrüßt der BUND ausdrücklich. Bei der Südbahn ist allerdings ergänzend der zweigleisige Ausbau von Friedrichshafen bis Lindau in den Vordringlichen Bedarf aufzunehmen, um eine Verdichtung des Nah- und Fernverkehrs Richtung Vorarlberg und Ostschweiz zu ermöglichen.

2-004-V03 (Korridor Mittelrhein: Zielnetz I

hier: viergleisiger Ausbau Molzau - Graben-Neudorf - Karlsruhe (ABS-4020-1, NBS-GNK-1)

In dem genannten Abschnitt ist die besondere naturschutzfachliche Bedeutung der Saalbachniederung zu nennen: Die Saalbachniederung stellt das größte zusammenhängende Wiesengelände im nördlichen Baden-Württemberg dar. In der Saalbachniederung befindet sich wieder einer der besten Brutplätze für die Feldlerche in Baden-Württemberg. Grauammer, Teichrohrsänger, Wachtel und viele andere Vogelarten nehmen in ihrem Bestand wieder zu. Auch als Rastplatz für durchziehende Vogelarten bzw. Überwinterungsgebiet hat die Saalbachniederung Bedeutung, dies belegen Beobachtungen von Kranich, Schwarzstorch, Raubwürger, Großer Brachvogel sowie Silber-, Purpur- und Nachtreiher.

Weiterhin ist ein großer Teil des Raums Teil der NATURA 2000-Kulisse.

Das aufgezeigte naturschutzfachliche Schutzbedürfnis ist bei der Trassensuche genauso wie die Belange des Lärmschutzes für die Menschen an der Bestandstrasse angemessen zu berücksichtigen.

Aber ohne weitere massive Investitionen in das Schienennetz ist eine ernsthafte Mobilitätswende zu Gunsten eines klimaschonenden Bahnverkehrs nicht möglich, werden die klima- und umweltpolitischen Ziele des BVWP verfehlt (s.ob.).

Der BUND fordert daher, folgende Projekte im Bereich des Schienenverkehrs zusätzlich in den Vordringlichen Bedarf aufzunehmen:

- Gäubahn (Stuttgart - Singen): Für die Mitte und den Süden von Baden-Württemberg von großer Bedeutung ist der zweigleisige Ausbau der Gäubahn. Die Gäubahn ist Teil des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes (TEN). Zwischen Stuttgart-Rohr und Herrenberg ist darüber hinaus ein dreigleisiger Ausbau erforderlich, da sich hier erhebliche Verkehrsströme des Nah-, Regional- und Fernverkehrs überlagern.

Der Bund ist durch eine vertragliche Verpflichtung mit der Schweiz zum Ausbau verpflichtet. Dieser Ausbau war bereits im letzten Bundesverkehrswegeplan enthalten, ohne dass etwas geschehen ist. Das Planfeststellungsverfahren läuft aktuell. Die Einstufung im BVWP lediglich als Projekt für den „potentiellen Bedarf“ wird diesem dringend erforderlichen Ausbau nicht gerecht. Es besteht eine hohe Dringlichkeit und damit die Notwendigkeit einer Einstufung als Projekts des „Vordringlicher Bedarfs“

- NBS Mannheim – Stuttgart – Ulm / Stuttgart 21: Zur Gewährleistung und Erhöhung der betrieblichen Leistungsfähigkeit und zur Umsetzung eines „Deutschland Taktes“ ist die Wendlinger Kurve, die eine Verknüpfung der NBS Wendlingen – Ulm mit der Strecke Plochingen – Tübingen herstellt, zweigleisig und kreuzungsfrei auszubauen sowie zwischen Stuttgart-Feuerbach und Kornwestheim ein fünftes und sechstes Gleis vorzusehen. Zusätzlich sollte für den Bahnknoten Stuttgart generell untersucht werden, welche Infrastrukturmaßnahmen erforderlich sind, um Stuttgart in einen „Deutschland Takt“ zu integrieren.
- Frankenbahn (Stuttgart – Heilbronn – Würzburg): Für Heilbronn, die einzige Großstadt in Baden-Württemberg ohne Anbindung an den Schienen-Fernverkehr, ist die Frankenbahn nach Würzburg der wichtigste Anschluss nach Nord- und Ostdeutschland. Es würde sich anbieten, die Strecke für Neitech-ICE zu ertüchtigen, auf der Gäubahn von Zürich nach Stuttgart wieder Pendel-ICE fahren zu lassen und diese über Heilbronn nach Würzburg durchzubinden. Mit Halten in LB, HN (und evtl. noch Lauda wg. Querverbindung nach Bad Mergentheim und Wertheim) müssten sich Fahrzeiten um anderthalb Stunden von S nach Würzburg erreichen lassen, was zu den Fernverkehrs-Taktzeiten passen würde (Stuttgart volle, Würzburg halbe Stunde). Ein zweigleisiger Ausbau des eingleisigen Streckenabschnitts zwischen Züttlingen und Möckmühl ist Voraussetzung für optimierte Taktlagen.
- Hohenlohebahn (Heilbronn – Schwäbisch Hall-Hessental): Die Netzfunktion dieser Strecke auch als überregionale Fernverkehrsverbindung zwischen den Oberzentren Heilbronn und Nürnberg kann durch eine Elektrifizierung und den Ausbau der Strecke zwischen Öhringen-Cappel und Schwäbisch Hall-Hessental gestärkt werden. Sie könnte dann auch eine Planungsalternative zum Ausbau der A 6 darstellen.
- Murrbahn (Stuttgart – Backnang – Crailsheim – Nürnberg): Der Ausbau für Neitech-ICE wäre durchaus eine Teil-Alternative zum 6-spurigen A6-Ausbau, die von Crailsheim bis Nürnberg parallel führt. Dass diese Strecke nur im potentiellen Bedarf vorgesehen ist, enttäuscht.
- Remsbahn (Stuttgart – Aalen – Nürnberg): Notwendig ist ein Ausbau zur Beschleunigung der Strecke, optional durch Neigetechnikausrüstung. Hierzu zählt ein dreigleisiger Ausbau zwischen Schorndorf und Waiblingen sowie ein zweigleisiger Ausbau zwischen Crailsheim und Goldshöfe., um betriebliche Engpässe durch die Überlagerung von Nah-, Regional- und Fernverkehr zu beseitigen und optimale Taktlagen realisieren zu können. Auf diese Weise

kann auch die internationale Bedeutung dieser Verbindung gestärkt werden.

- Bodenseegürtelbahn (Radolfzell – Friedrichshafen): Notwendig sind eine Elektrifizierung und ein partieller zweigleisiger Ausbau zur Erhöhung der Kapazität: Wichtig ist hierbei die Netzfunktion der Gürtelbahn-Strecke als Bindeglied zwischen Schwarzwaldbahn, Hochrheinbahn, Gäubahn und Südbahn. Im Verbund mit dem Ausbau der Hochrhein-Strecke eröffnen sich neue Perspektiven zur Wiederaufnahme von Expresszug-Verbindungen auf der Relation Freiburg-München. Ergänzend ist für den Güterverkehr auf die potentielle Bedeutung der Strecke für das Container-Terminal Singen hinzuweisen.
- Hochrheinbahn (Basel – Schaffhausen – Singen): Die vollständige Elektrifizierung dieser Strecke eröffnet neue Chancen auch für den überregionalen Ost-West-Verkehr zwischen Basel, Singen, Friedrichshafen und Lindau. Damit werden auch im Fernverkehr wieder durchgehende Expresszug-Verbindungen zwischen Südbaden und München möglich. Eine überragende Netzfunktion kommt dieser Relation auch insofern zu, als dass sie die einzig wirklich leistungsfähige und schnelle Verbindung im Ost-West-Eisenbahnverkehr südlich von Karlsruhe darstellt.
- Donautalbahn (Immendingen – Ulm): Eine Elektrifizierung zwischen Immendingen und Ulm sowie ein partieller Doppelspurausbau kann die überregionale Funktion dieser Strecke im Ost-West-Verkehr zwischen den Oberzentren Freiburg, Villingen-Schwenningen und Ulm stärken.
- Illertalbahn (Ulm – Memmingen – Kempten): Hier wurde das von der Regionalpolitik und den Verbänden geforderte zweite Gleis zwischen Neu-Ulm und Illertissen (ca. 25 km) nicht berücksichtigt, obwohl dies eine der meist befahrensten eingleisigen Strecken Süddeutschlands ist. Auch eine Elektrifizierung Ulm – Kempten – Oberstdorf wäre perspektivisch sinnvoll.

Ein Großteil dieser Projekte wurde auch bereits von der baden-württembergischen Landesregierung zur Aufnahme in den BVWP angemeldet – und vom Bundesverkehrsministerium nicht bewertet. Der lapidare Hinweis im BVWP-Entwurf, dass Schienenprojekte des Nahverkehrs nicht bewertet wurden, greift nach Ansicht des BUND deutlich zu kurz. Die o.g. Schienenausbauprojekte sind nun gerade nicht dem Nahverkehr zuzuordnen, sondern dem regionalen und überregionalen Verkehr, die Oberzentren miteinander verbinden und von daher eine hohe raumordnerische Bedeutung haben. Sie stehen damit auf der gleichen Ebene wie zahlreiche Bundesfernstraßen und Ortsumfahrungen, die ebenfalls nur einen bestenfalls überregionalen, aber keinesfalls großräumigen Charakter aufweisen. So steht beispielsweise die Bodenseegürtelbahn in direkter Interdependenz zur B 31, die Hochrheinbahn in direkter Interdependenz zur A 98. Der BUND fordert, dass im BVWP Haushaltsmittel des Bundes für die o.g. überregional bedeutsamen Schienenprojekte bereitgestellt werden.

III Stellungnahme zu Einzelprojekten im Bereich des Verkehrsträgers „Straße“

a) Neue Vorhaben – Vordringlicher Bedarf (VB) und Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung (VB-E)

Der BUND lehnt das Projekt ab. Es ist aus dem Vordringlichen Bedarf zu streichen. Folgende Gründe sind hierfür maßgebend:

A 8-A 81 AD Leonberg – AK Stuttgart Projektnummer: A8-G30-BW

Der BUND lehnt das Projekt (achtspuriger Ausbau, 8,8 km, 97,6 Mio. Euro) ab. Es ist aus dem Vordringlichen Bedarf zu streichen. Folgende Gründe sind hierfür maßgebend:

Bedarf-Wirkungen

Durch Senkung des Geschwindigkeitsniveaus und konsequente Überwachung kann 5%-Steigung bezüglich Staugefahr gemildert werden. 6 Fahrstreifen sind dann ausreichend.

Alternativen

Geschwindigkeitssenkungen nicht untersucht. Autobahnverkehr trägt erheblich zu hoher Hintergrundbelastung bei Stickoxiden in Stuttgart bei (Westwind vorherrschende Windlage).

Entlastungswirkungen

Gebiet mit hoher Naherholungsfunktion im Ballungsraum. Durch Ausbau Erholungsfunktion gemindert, insbes. Lärm.

Umweltwirkungen

Erhebliche Eingriffe in mehrere FFH-Gebiete. Große Waldflächen müssen gerodet werden – besonders wertvoll im Ballungsraum (u.a. Klimafunktion).

A 81 AK Stuttgart – AS Sindelfingen Ost Projektnummer: A81-G30-BW

Der BUND lehnt das Projekt (sechsspuriger Ausbau, 2,6 km, 12,4 Mio. Euro) ab. Es ist aus dem Vordringlichen Bedarf zu streichen. Folgende Gründe sind hierfür maßgebend:

Bedarf-Wirkungen

Durch Senkung des Geschwindigkeitsniveaus und konsequente Überwachung kann Staugefahr gemildert werden. 4 Fahrstreifen sind dann ausreichend.

Alternativen

Unberücksichtigt: Ausbau und Angebotsverbesserungen der Gäubahn.

Entlastungswirkungen

Gebiet mit hoher Naherholungsfunktion im Ballungsraum. Durch Ausbau Erholungsfunktion gemindert, insbes. Lärm.

Umweltwirkungen

Waldflächen müssen gerodet werden – besonders wertvoll im Ballungsraum (u.a. Klimafunktion).

A 8 AK Stuttgart-AS Stuttgart-Degerloch**Projektnummer: A8-G40-BW**

Der BUND lehnt das Projekt (achtspuriger Ausbau, 8,6 km, 61,5 Mio. Euro) ab. Es ist aus dem Vordringlichen Bedarf zu streichen. Folgende Gründe sind hierfür maßgebend:

Bedarf-Wirkungen

Durch Senkung des Geschwindigkeitsniveaus und konsequente Überwachung kann 4%-Längsneigung bezüglich Staugefahr gemildert werden. 6 Fahrstreifen sind dann ausreichend.

Alternativen

Unberücksichtigt: Bahnprojekt Stuttgart-Ulm und Führung der Gäubahn über Flughafen.

Entlastungswirkungen

Erhebliche zusätzliche Emissionen für die Stuttgarter Stadtteile Rohr, Dürlewang und Fasanenhof. Sowie der Orte Ober- und Unteraichen.

Umweltwirkungen

Große Waldflächen müssen gerodet werden – besonders wertvoll im Ballungsraum (u.a. Klimafunktion). Vernichtung von Ackerböden mit sehr hoher Bodengüte. Sehr hohe Vorbelastung beim Schutzgut Boden durch Flughafen, Landesmesse, S21, A8 und B27.

A 98 Rheinfeldern – Schwörstadt – Tiengen**Projektnummern: A98-G100-T1-BW sowie A98-G100-T2-BW**

Der Autobahnabschnitt Rheinfeldern-Karsau ist derzeit als 4-streifiger Neubau im Bau. Die Weiterführung des Streckenabschnitts A 98.5 von Karsau nach Schwörstadt (Länge 7,1 km) steht

im neuen Bundesverkehrswegeplan als 4-streifiger Neubau im vordringlichen Bedarf (Bergtrasse).

Im Bundesverkehrswegeplan wurde die Ost West Verbindung der A98 von Basel bis Tiengen im vordringlichen Bedarf aufgenommen. Bisher ist nur die A 98 als Projekte 172 a und 172b bewertet. Fehlend ist eine Dokumentation der Alternativen-Prüfung der B 34 als Taltrasse. Zudem ist der Bau der A 98 zwischen Schwörstadt und Tiengen in Autobahnstandard aber lediglich zweispurig vorgesehen. Bei einem zwei bis dreispurigen Ausbau benötigt es keine Autobahnstandard. Ein Ausbau auf B 34 in Taltrassenlage entspricht der verkehrlichen Funktion der lokalen und regionalen Entlastung der Orte am Hochrhein und wird vom BUND gefordert. Der BUND erwartet dass die B 34 als Alternative anstatt der A98 in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird. Total fehlend ist die Priorisierung der Elektrifizierung der Hochrheinbahn zwischen Basel und Erzingen, die eine wichtige Funktion im Verkehr zwischen Basel und Singen im Ost –West Verkehr übernimmt.

Ziele im Gesamtnetz:

Verkehrspolitisch ist die A 98 ein Torso und dient nicht dem weiträumigen Transitverkehr. Eine durchgehende überregionale Transit-Verkehrsverbindung von der A 5 nach Osten mit Anbindung ist nicht gegeben. Die Planung einer Autobahn entlang des Bodensees wurde schon in den frühen 80er Jahren zugunsten eines Ausbaus der B 31 mit Ortsumfahrungen gestoppt. Am Hochrhein endet die Trasse der A 98 spätestens bei Lauchringen buchstäblich im Acker. Eine Weiterführung der A 98 zur Anbindung an die A 81 bei Singen ist nicht möglich, ohne dass Schweizer Territorium in Anspruch genommen wird. Der Kanton Schaffhausen hat aber eindeutig erklärt, dass die Autobahn auf seinem Gebiet nicht fortgeführt wird.

Funktion im Gesamtnetz:

In der Raumwirksamkeitsanalyse wird die Verbindung zwischen den Oberzentren in der Region als sehr gut bewertet und keine unbefriedigende oder mangelhafte Erschließung aufgezeigt. Für das EU Kernnetz ist kein Bedarf einer nach Osten von Basel ausgehenden Überregionalen Verbindung aufgezeigt. Dies deckt sich auch mit der fehlenden Anbindung im Oste an das Autobahnnetz der Schweiz. Die A98 endet im Landkreis Waldshut und wird keine weitere Vernetzungsfunktion übernehmen können. Dies spricht dafür, dass der Bau einer Autobahn auch aus den Augen der Verkehrsplaner keine überregionale Bedeutung und keine Vernetzungsfunktion hat.

Alternativenprüfung:

Bei der Festlegung auf eine A98 Lösung ist eine Bergtrasse vorfestgelegt. Dagegen erhebt der BUND Einspruch, da bisher keine transparente Variantenprüfung vorliegt. Die A 98 als Bergtrasse ist naturschutzfachlich unvertretbar. Bereits 1995 zeigt eine – aus heutiger Sicht unvollständige – Variantenprüfung, dass die Bergvariante in fast allen Umweltbelangen schlechter abschneidet als die anderen Talvarianten. Mittlerweile wurde das Naturschutzrecht erheblich verschärft. Der Auftrag des Bundesverkehrswegeplans 2003 zur A 98 lautete denn auch: "Vorhaben mit

besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag." Es ist nicht zu erkennen, dass dieser naturschutzfachliche Planungsauftrag in fachlich korrekter Weise abgearbeitet wurde. Eine Planung der A 98 als Bergtrasse kollidiert damit mit wichtigen landespolitischen Vorgaben zum Naturschutz: es fehlen dazu die Varianten B34 auf den Taltrassen in dem vorliegenden Entwurf des Bundesverkehrswegeplans.

Bessere Varianten:

Ortsnahe Umfahrungen und Ausbau des Schienenverkehrs sind in den Augen des BUNDS bessere Alternativen: Gegenüber der A 98 ist für den BUND eine Optimierung der B 34 die bessere Variante, um den Verkehrsfluss zu gewährleisten. Die verschiedenen Ortschaften müssen durch ortsnahe Umfahrungen vom Durchgangsverkehr befreit werden. Als Maßnahmenpaket fordert der BUND im gesamten Verlauf der A 98 eine Talvariante durch den Ausbau der B 34 sowie den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs auf der Hochrheinstrecke. Hierzu muss die Hochrheintalbahn elektrifiziert und vollständig zweigleisig ausgebaut werden. Dieses Schienenverkehrsprojekt fehlt in dem Vordringlichen Bedarf mit dem Ausbau der Elektrifizierung. Als weitere Variante ergibt sich die Einbindung der Schweizer A 3, die parallel drei bis fünf Kilometern entfernt verläuft. Zudem: In Zeiten europaweiter Verkehrskonzepte und internationaler Planungsrichtlinien müssen im Verkehr grenzüberschreitende Lösungen gefunden werden. Dies bietet sich im Besonderen am Hochrhein an. Im Sinne eines sparsamen und schonenden Umgangs mit Steuergeldern, Erholungslandschaft und Natur kann auf diesen parallelen Autobahnausbau auf deutscher Seite als A 98 verzichtet werden.

Besteht verkehrlicher Bedarf für das Projekt:

Mit der A 98 als Bergtrasse wird die Verkehrsproblematik in den Städten und Gemeinden am Hochrhein nicht gelöst. Nur 12 – 19 Prozent des heutigen Straßenverkehrs sind überregional. Der überwiegende Teil des Verkehrs ist regional geprägt und bewegt sich als Ziel- und Quellverkehr zwischen den Städten am Hochrhein und Hotzenwald/Dinkelberg. Dieser wird sich auch künftig auf den talnahen kürzeren Strecken bewegen. Aufgrund der räumlichen Entfernung von den Orten, den langen Auffahrtswegen zu einer Autobahn am Berg sowie dem überwiegenden örtlichen Verkehr wird sich die Entlastung der Städte und Gemeinden in engen Grenzen halten. Damit wird den Argumenten für den Bau der Autobahn die Grundlage entzogen. Durch den Bau der Autobahn wird nach Meinung des BUND weiterer Verkehr generiert. Beispiel: In den Scopingunterlagen zur A98.6 Wehr bis Rothaus werden Verkehrszahlen von aktuell 20.000 Fahrzeugen/24h auf der B 34 genannt. Bis 2018 sollen diese auf 23.000 Fahrzeugen/24h steigen. Wenn die A 98 gebaut wird, ist mit Zahlen von 32.000 Fahrzeugen/24h auf der A 98 zu rechnen und zusätzlich 15.000 Fahrzeugen auf der B 34 durch Bad Säckingen.

Sind die einzelnen Bewertungsergebnisse nachvollziehbar:

Die bisher vorgeschlagene Trasse der A 98 als Bergtrasse über den Dinkelberg und im Höhenbereich über dem Hochrheintal in den Hängen des Hotzenwalds zerschneidet mit großem Flächenverbrauch die Natur und Erholungslandschaft. Im Bundesverkehrswegeplan ist die A 98 unter Projekt 172a und 172b mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 2,6 vermerkt. Der

weitere Verlauf von Schwörstadt bis Tiengen (Länge 25,4 km) ist ebenfalls im vordringlichen Bedarf mit einem 2-streifigen Neubau und auch einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,6. Da bei beiden A98 Abschnitten 172a und 172b ein Koeffizient von 2,6 angegeben ist, drängt sich der Eindruck auf, dass die Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) nicht pro Abschnitt errechnet wurden, obwohl die Abschnitte A 98.5 (vierspurig) A 98.6 (zweispurig) und A 98.8 (zweispurig) sehr unterschiedlich in der Bauausgestaltung sind. Bei den einzelnen Abschnitten der A98 werden sehr unterschiedliche Landschaften mit unterschiedlicher Topografie durchschnitten. Damit sind unterschiedliche Baukosten erwartbar.

Bei der Lösung B34 als Taltrasse wurde laut Aussage Staatssekretärin Splett am 25. April in Freiburg ein wesentlich besseres Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) erreicht als bei einer Verwirklichung der A98 als Bergtrasse. Deshalb ist aus Sicht des BUND die Wahl der A 98 Lösung nicht nachvollziehbar. Die A 98 ist weniger Kosteneffizient als eine B 34 Lösung und verbraucht mehr Landschaft und Natur.

Bedingt durch das schlechte Nutzen-Kosten-Verhältnis wird diese Autobahn nicht im Zeitrahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 verwirklicht werden, denn die Straßenbauvorhaben im „vordringlichen Bedarf“ und des „vordringlichen Bedarfs Engpassbeseitigung“ liegen deutlich über den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln. Die lärmgeplagten Anwohner der Ortsdurchfahrten werden noch lange auf eine Entlastung warten müssen, wenn weiterhin an dem Ausbaustandard „Autobahn“ festgehalten wird. Bei der Modifizierung der B34 mit Ortsumfahrungen und 3-streifigem Ausbau ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis deutlich besser.

Alternative Lösungen im bestehenden Netz:

Die A 3 führt parallel im Schweizer Autobahnnetz. Diese könnte verstärkt in den grenzüberschreitenden Verkehr eingebunden werden. Zudem ist für die verkehrliche Anforderungen der lokalen Entlastungen der Orte eine ortsnahe B 34 Ausbau mit dreispuriger Ausbauart lösungsorientierter als der Bau einer Autobahn.

Allgemein:

Die Hoahrheinautobahn A 98 hält der BUND für besonders naturzerstörend und verkehrlich fragwürdig. Die Planung der Hoahrheinautobahn A 98 als Bergtrasse führt zu massivem Flächenverbrauch und Eingriffen in europarechtlich geschützte Lebensräume von Tieren und Pflanzen sowie wertvoller Erholungslandschaft. Nach Ansicht des BUND sind in einer Gesamtabwägung unter Berücksichtigung der mit einer Autobahn-Bergtrasse verbundenen massiven Eingriffe in Natura-2000-Schutzgebiete ortsnahe Umfahrungen und Tunnellösungen im Zuge der B 34 auf jeden Fall überlegen. Auch die im Gutachten des Verkehrswirtschaftlichen Gutachtens vom September 2013 der PTV Group, beauftragt durch das Landesverkehrsministeriums Baden-Württemberg prognostizierten Verkehrsentlastungen der Gemeinden sprächen für möglichst ortsnahe Lösungen. „Die für Bad Säckingen und Waldshut prognostizierten Entlastungen von 35 bzw. 30% sind sehr niedrig. Um die Bevölkerung wirksam vor Lärm und Abgasen zu schützen, brauchen wir ortsnahe Lösungen mit vielen

Netzverknüpfungen um die belastete Orte zu entlasten und dem hohen Anteil des Ziel- und Quellverkehrs in den Städte und Orten am Hochrhein gerecht zu werden. Der BUND ist der Ansicht, dass mit einer A 98 als Bergtrasse die Verkehrsproblematik in den Städten und Gemeinden am Hochrhein nicht gelöst wird. 12- 19 % des heutigen Straßenverkehrs sind überregional. Der überwiegende Teil des Verkehrs ist regional geprägt und bewegt sich als Ziel- und Quellverkehr zwischen den Städten am Hochrhein und dem Hotzenwald / Dinkelberg. Dieser werde sich auch zukünftig auf den talnahen kürzeren Strecken bewegen. Der erwartete Straßenverkehr kann durch einen Ausbau der B 34 mit ortsnahen Umfahrungen genauso gut bewältigt werden wie durch eine A 98-Bergtrasse. Auch reicht ein dreistreifiger Ausbaustandard aus. Als Vorbild einer Alternative kann dabei die vor etwa einem Jahr vorgestellte „Konsenstrasse“ westlich von Bad Säckingen dienen. Mit einer talseitigen Trassenführung können die Verkehrsprobleme am Hochrhein schneller und lösungsorientierter angegangen werden.

In den noch offenen Abschnitten muss die Planung von Beginn an auf den Ausbau der bestehenden Bundesstraße 34 mit Ortsumfahrungen ausgerichtet werden. „Mit einer talseitigen Trassenführung können die Verkehrsprobleme am Hochrhein schneller und lösungsorientierter angegangen werden.“

Wir erwarten, dass das Bundesverkehrsministerium den Bundesverkehrswegeplan berichtigt und die Weiterführung der A98 von Karsau nach Tiengen als 3-streifige Fahrbahn auf Bundesstraßenniveau als Taltrasse ausweist (B34).

Wenn man bedenkt, dass die verlagerte Verkehrsmenge umso größer wird, je größer der Ausbauquerschnitt ist, andererseits aber die Erreichbarkeit der Orte und Landkreise weitestgehend unabhängig vom Ausbauquerschnitt ist (siehe PTV Group: Verkehrswirtschaftliche Untersuchung für den BAB-Netzschluss im Zuge der A98 zwischen A5 und A81) sieht sich der BUND in der Einschätzung bestätigt, dass eine Bundesstraße mit 3 Fahrstreifen den Anforderungen genügen wird. Es ist vorrangig, die Städte und Gemeinden am Hochrhein vom Durchgangsverkehr zu entlasten und keinesfalls eine Verlagerung und dadurch eine Zunahme des Verkehrs anzustreben. Da die Zu- und Abfahrten bei einer Autobahn eine größere Entfernung haben, ist die Entlastung der Städte und Gemeinden des Hochrheins wesentlich geringer als beim Bau einer Bundesstraße.

B 3 – Ausbau der B3 zwischen Leimen und Nußloch **Projektnummer: B3-G20-BW**

Die Umweltwirkungen sind hier zu gering bewertet. Da entlang fast der gesamten Strecke straßenbegleitende Gehölze vorkommen, würden diese bei einem vierspurigen Ausbau im Bestand deutlich in Mitleidenschaft gezogen. Dies bedingt wiederum Auswirkungen auf ihre Fähigkeit im lokalen und regionalen Biotopverbund Offenland. Zusammen mit der randlichen

Zerschneidung eines NSG sollten die Umweltauswirkungen daher nicht als „gering“ sondern als „mittel“ eingestuft werden.

Des Weiteren wird im Rahmen der Kosten-Nutzen-Analyse ein Gesamtnutzen von 162 Mio € angegeben. Davon entfallen wiederum 96 Mio € auf Reisezeitnutzen aus Zeitgewinnen <1 Min. Die Maßnahme scheint angesichts der genannten mittelschweren Eingriffe in den Naturhaushalt daher nicht gerechtfertigt, wenn der Nutzen zu 59% aus sehr geringen Zeitgewinnen besteht.

Eine Alternativenprüfung fand nicht statt, da der Ausbau im Bestand erfolgen soll. Da die Strecke vor allem im Berufsverkehr stark frequentiert ist und zudem parallel zur S-Bahn-Strecke verläuft, erscheint eine Alternativenprüfung jedoch geboten, vor allem bezüglich der Interdependenzen mit dem Schienenverkehr. Eine Erhöhung der S-Bahn-Taktung im Berufsverkehr wäre als Alternative durchaus denkbar.

Die Einstufung als VB teilen wir aufgrund der genannten Kritikpunkte nicht.

B 10 Stuttgart-Neckarpark-Plochingen Dreieck

Projektnummer: B10-G60-BW

Der BUND lehnt das Projekt (sechsspuriger Ausbau, 17,0 km, 107,4 Mio Euro) ab. Es ist aus dem Vordringlichen Bedarf zu streichen. Folgende Gründe sind hierfür maßgebend:

Bedarf-Wirkungen

Durch Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf Tempo 60-80 km/h und konsequente Überwachung kann Leistungsfähigkeit gesteigert werden. Ausbau auf 6 Fahrstreife somit entbehrlich.

Alternativen

Unberücksichtigt: Angebotsverbesserungen im Schienenregional und S-Bahnverkehr im Neckartal. Bahnprojekt Stuttgart-Ulm und A8 (Parallelverkehrskorridore in unmittelbarer Nähe). Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bundeswasserstraße Neckar.

Entlastungswirkungen

Platzverhältnisse im Neckartal extrem beengt. Ausbau nur möglich durch Abriss von Gebäuden und/oder Überdeckung des Neckars. Massive Lärmbelästigung der Anwohner im engen Neckartal. In Kombination mit Rosensteintunnel wird quasi Autobahnverkehr von A8 und A81 dicht besiedeltes Neckartal verlegt, weil Strecke kürzer und weniger Steigung hat. Ausbau induziert noch höheres Verkehrsaufkommen – Luftsituation in Stuttgart und Esslingen verschärft sich noch mehr.

Umweltwirkungen

FFH-Gebiete vor allem Waldstandorte werden tangiert und erheblich entwertet z.B. FFH-Gebiet „Plochinger-Kopf“. Waldverluste im hochbelasteten Mittleren Neckartal sind unvertretbar.

B 10 AS Stuttgart-Zuffenhausen – Neuwirtshaus**Projektnummer: B10-G50-BW**

Der BUND lehnt das Projekt (sechsspuriger Ausbau, 1,4 km, 7,0 Mio. Euro) ab. Es ist aus dem Vordringlichen Bedarf zu streichen. Folgende Gründe sind hierfür maßgebend:

Bedarf-Wirkungen

Nord-Süd-Autobahnverkehr wird Richtung Stuttgart – Neckartal – Plochingen – Wendlingen gelenkt. (kürzer u. schneller als über Autobahndreieck Leonberg). Weil im Bau befindlicher Rosensteintunnel nur 2-streifig, sind weitere Staus vorprogrammiert.

Alternativen

Unberücksichtigt: Ausbau der Schieneninfrastruktur im Stuttgarter Norden, z.B. 5. u. 6. Gleis zwischen Zuffenhausen und Feuerbach. Nordkreuz am Stuttgarter-Nordbahnhof. Angebotsverbesserungen auf der Schusterbahn. Fernbusdrehscheibe im Stuttgarter Norden.

Entlastungswirkungen

Weitere zusätzlichen Lärm- und Zerschneidungsbelastungen für Stuttgart-Neuwirtshaus und -Zuffenhausen. Luftschadstoffsituation im Bereich Bad Cannstatt verschärft sich.

Umweltwirkungen

Vernichtung von Ackerböden mit sehr hoher Bodengüte – Zielkonflikt mit wohnortnaher Lebensmittelproduktion im Ballungsraums (kurze Wege).

B 10 Ortsumfahrung Enzweihingen**Projektnummer: B10-G30-BW**

Der BUND lehnt das Projekt (vierspüriger Ausbau, 2,5 km, 32,1 Mio. Euro) ab. Es ist aus dem Vordringlichen Bedarf zu streichen. Folgende Gründe sind hierfür maßgebend:

Bedarf-Wirkungen

Umfahrung bringt Neubelastung am Nordrand von Enzweihingen.

Alternativen

Im alten BVWP wurde Kurztunnel geplant. Warum nicht weiterverfolgt ist nicht begründet. Unberücksichtigt: Pfortnerampeln, Taktverdichtung der Buslinien oder R5 ab Vaihingen Enz. Reaktivierung der stillgelegten Bahnstrecke Enzweihingen-Vaihingen.

Entlastungswirkungen

473 Einwohner werden vom Verkehrslärm stärker betroffen sein. Lediglich für 177 Bürger gibt es eine Entlastung.

Umweltwirkungen

FFH-Gebiet im Enztal wird mit einer neuen Großbrücke erheblich beeinträchtigt. Wertvolle Naturschutzvorrangflächen werden in Anspruch genommen – Verluste sind für Ballungsraum nicht vertretbar. Radfernweg Enztal wird in Attraktivität entwertet.

B 10 Enzweihingen – A81 AS Stuttgart Zuffenhausen

Projektnummer: B10-G40-BW

Der BUND lehnt das Projekt (vierspüriger Ausbau, 12,0 km, 90,1 Mio. Euro) ab. Es ist aus dem Vordringlichen Bedarf zu streichen. Folgende Gründe sind hierfür maßgebend:

Bedarf-Wirkungen

Die Enzweihinger Steige ist schon 4-streifig ausgebildet, jedoch ohne Mitteltrennung. Mittels geplanter OU Heimerdingen würde mit dieser Maßnahme den Verkehr von der A8 und A81 als Ausweichstrecke dienen (Bündelungsfunktion der Autobahnen damit unterwandert).

Alternativen

Bau eines Regionalbahnhalttes Schwieberdingen an der NBS Stuttgart-Mannheim.
Taktverdichtung der Buslinie 503 nach Feuerbach oder R5 ab Vaihingen Enz.

Umweltwirkungen

Vernichtung von Ackerböden mit sehr hoher Bodengüte – Zielkonflikt mit wohnortnaher Lebensmittelproduktion im Ballungsraums (kurze Wege). FFH-Gebiet im Glemstal wird mit einer neuen Großbrücke erheblich beeinträchtigt

B10 Ortsumfahrung Berghausen

Projektnummer: B10-G20-BW

Der hier durch einen teuren Tunnelbau neu geplante Streckenabschnitt der B10 hat keine Bundes-Fernstraßenfunktion. Denn bereits im Erläuterungsbericht vom 16.03.2001 zum damals eingeleiteten Planfeststellungsverfahren wird ausgeführt: „Die B 10 hat keine verkehrliche Bedeutung für den weiträumigen Verkehr. Diese Aufgabe übernimmt die parallel zur B 10 verlaufende A 8.“

Dies stimmt heute, nach dem fortschreitenden Ausbau der A 8, noch mehr als damals. So wird auch bereits seit vielen Jahren das Planfeststellungsverfahren nicht mehr aktiv verfolgt. Das Vorhaben ist deshalb im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans vollkommen deplatziert.

Hinzu kommt, dass das Vorhaben in ein FFH-Gebiet eingreifen und ein vor Jahren als Ausgleichsmaßnahme angelegtes, für die lokale Springfrosch-Population (streng geschützte Art) bedeutsames Amphibien-Laichgewässer überbauen würde. Zudem würden durch das Vorhaben erhöhte Verkehrs- und damit Schadstoffbelastungen in den Pfintzaler Ortsteilen Söllingen und Kleinsteinbach hervorgerufen.

B 10 Gingen-Ost – Geislingen-Mitte **Projektnummer: B10-G30-T1-BW**

Der BUND lehnt das Projekt (zweispuriger Neubau, 5,2 km, 76,2 Mio. Euro) ab. Es ist aus dem Vordringlichen Bedarf zu streichen. Folgende Gründe sind hierfür maßgebend:

Bedarf-Wirkungen

Bündelungsfunktion der Autobahn A8 für den überregionalen Verkehr aufgeweicht.

Alternativen

Unberücksichtigt: Pfortnerampeln, Taktverdichtungen Busverkehr, Taktverdichtung RE-Geislingen-Stuttgart. Bahn-NBS Wendlingen-Ulm und A8 (Parallelverkehrskorridore in unmittelbarer Nähe).

Entlastungswirkungen

Bescheiden - 276 Einwohner werden neu belastet und 862 Bürger entlastet.

Umweltwirkungen

Enorm wertvolles FFH- und Vogelschutzgebiete werden durch direkte Inanspruchnahme erhebliche beschädigt. Eingriffsflächen liegen im weltweiten(!) Verbreitungsschwerpunkt der FFH-Art Halsbandschnäpper (große internationale Verantwortung).

B 14 Waldrems-Backnang **Projektnummer: B14-G10-BW**

Der BUND lehnt das Projekt (vierspüriger Neubau, 6,0 km, 136 Mio. Euro) ab. Es ist aus dem Vordringlichen Bedarf zu streichen. Folgende Gründe sind hierfür maßgebend:

Bedarf-Wirkungen

Maßnahme führt zu einer deutlichen Schwächung der Murrbahn. Verkehrsverlagerung hin zu Schiene rückt im Murrtal mit hohem Pendleraufkommen in weite Ferne.

Alternativen

Unberücksichtigt: Ausbau der Murrthalbahn, Angebotsverbesserungen S3 und S40. Maßnahmen zur Verkehrsverstetigung (Tempolimits).

Entlastungswirkungen

Innerörtliche Entlastung für 1.400 Anwohner unlogische Begründung, da B14 nicht durch den Ort fährt.

Umweltwirkungen

43,3 ha Flächenverbrauch für Ballungsraum um Backnang enorm hoch.

B 14 Ortsumfahrung Oppenweiler**Projektnummer: B14-G30-BW**

Der BUND lehnt das Projekt (Neubau, 2,8 km, 43,5 Mio. Euro) ab. Es ist aus dem Vordringlichen Bedarf zu streichen. Folgende Gründe sind hierfür maßgebend:

Bedarf-Wirkungen

Maßnahme führt zu einer deutlichen Schwächung der Murrbahn. Verkehrsverlagerung hin zu Schiene rückt im Murrthal mit hohem Pendleraufkommen in weite Ferne.

Alternativen

Lang-Tunnelalternative vor schnell verworfen wegen angeblicher hoher Kosten, sollte näher betrachtet werden wegen geringerer Eingriffe.

Unberücksichtigt: Ausbau der Murrthalbahn, Taktverdichtung Buslinien 385, 390, Verkehrsberuhigung, Pfortnerampeln, Flüsterasphalt.

Entlastungswirkungen

Bescheiden - Projekt dient zur Entlastung von 1.008 Menschen, 276 werden neu betroffen sein.

Umweltwirkungen

Trasse durchquert Überschwemmungsgebiet – Hochwassersituation im Murrthal verschärft sich noch mehr. Projekt zerstört wertvolle Feuchtgebiete. 7,2 ha Flächenverbrauch im stark vorbelasteten Ballungsraum um Backnang unverträglich.

B 27 AS Neckarsulm – B 27/L 1095**Projektnummer: B27-G60-BW**

Der BUND lehnt das Projekt ab. Es ist aus dem Vordringlichen Bedarf des BVWP zu streichen. Folgende Gründe sind hierfür maßgebend:

- Der 4-spurige Ausbau der Umfahrung Neckarsulm von der Autobahnausfahrt bis zur Kreuzung mit der L 1095 wird dazu führen, in verkehrsstarken Zeiten den Stau von der

Umfahrung in den umbauten Bereich unmittelbar südlich der Kreuzung mit der L 1095 zu verlagern. Höhere Geschwindigkeiten auf der 4-spurigen Umfahrung und längere Standzeiten im Stau müssen zu höheren Emissionen führen als die gleichmäßigere langsamere Fahrt auf der bestehenden 2-spurigen Umfahrung.

- Die prognostizierten höheren Emissionen im Planfall im Vergleich zum Bezugsfall (1.6) und der damit zusammenhängende „Negative Umweltnutzen“ (1.7) sprechen gegen das Projekt.
- In Anbetracht des Umstands, dass die B 27 nach der Kreuzung mit der L 1095 2-spurig weitergeht und der Verkehr an dieser Ampelkreuzung im Planfall nicht schneller abfließen kann als im Bezugsfall haben wir erhebliche Zweifel an den unter 1.6 prognostizierten (übrigens nur sehr geringfügig) kürzeren Reisezeiten und Fahrzeugeinsatzzeiten im Planfall und damit auch am genannten Kosten-Nutzen-Verhältnis.

B 27 AS Leinfelden-Echterdingen-Nord - AS Aich **Projektnummer: B27-G50-BW**

Der BUND lehnt das Projekt (sechsspuriger Ausbau, 8,7 km, 59,4 Mio Euro) ab. Es ist aus dem Vordringlichen Bedarf zu streichen. Folgende Gründe sind hierfür maßgebend:

Bedarf-Wirkungen

S21 wird maßgeblich mit besserer, verkehrlicher Filder-Erschließung begründet (Parallelinvestition). B27 leitet Verkehr in erster Linie nach Stuttgart und nicht um Stuttgart herum (Luftprobleme dort verschärfen sich noch mehr).

Alternativen

Alternative Schienentrasse entlang B27 fehlt ebenso wie Seitenstreifenfreigabe für Schnellbusse.

Umweltwirkungen

Vernichtung von Ackerböden mit sehr hoher Bodengüte. Sehr hohe Vorbelastung beim Schutzgut Boden durch Flughafen, Landesmesse, S21 und A8. Zielkonflikt mit wohnortnaher Lebensmittelproduktion im Ballungsraums (kurze Wege).

B 27 OU Offenau **Projektnummer: B27-G70-BW**

Der BUND lehnt das Projekt ab. Es ist aus dem Vordringlichen Bedarf zu streichen. Folgende Gründe sind hierfür maßgebend:

- Offensichtlich nicht berücksichtigt wurde die Beeinträchtigung der Klärteiche der Zuckerfabrik Offenau, eines regional bedeutsamen Vogelrastplatzes, durch Störungen von der Trasse, die im südlichen Bereich in geringem Abstand an diesen vorbeiführt.

B 29 n Röttingen – Nördlingen

Projektnummer: B29n-G50-BW-BY

a) Vorbemerkung:

Die Vorgehensweise der örtlichen Politik mit Unterstützung weniger Mandatsträger im Bundestag widerspricht vollständig dem in dem Gutachten „Über das Kostenmanagement im Bundesfernstraßenbau“ des Bundesrechnungshofes vom 14.04.201 (Gz. V 3 – 2013 -5167) aufgestellten Grundlagen für die Planung und Durchführung von Straßenbaumaßnahmen im Bundesfernstraßenbau.

Es erfolgte auch keine Berücksichtigung der Folgekosten und aller Kosten (somit keine Einhaltung der vom Bundesrechnungshof vorgegebenen Grundlagen für den BVWP 2015).

Des Weiteren erfolgte im Vorfeld bei Aufstellung der der Machbarkeitsstudie durch den Ostalbkreis keine Beteiligung bzw. Konsultierung höherer Verwaltungsebenen (z.B. obere Forstverwaltung) um die realen Kosten der Baumaßnahme zu ermitteln.

Die in der Machbarkeitsstudie beschriebene Vorgehensweise der „Kostenkleinrechnung“ widerspricht den Empfehlungen des Bundesrechnungshofes in seinem Gutachten über das Kostenmanagement im Bundesfernstraßenbau (Gz. V 3 – 2013 – 5167) vom 14.04.2014, hier im Besonderen die Seiten 12 Spiegelpunkt 2 und 13 Spiegelpunkt 1. Es ist in dem Gutachten auch noch auf den Punkt 3.1 Kostenrahmen Seite 16 und 17 (Abschnitt 3 ff.) hinzuweisen. Gerade der Grundsatz schon in der Bedarfsplanung und damit im Kostenrahmen die Kosten nicht zu niedrig anzusetzen, soll und müssen alle Kosten sowohl für Ausgleichsmaßnahmen,

Entsiegelungsmaßnahmen, Grünbrücken und Entwässerung mit hinzugerechnet werden.

Dieser vom Bundesrechnungshof aufgestellte Grundsatz wurde im Entwurf des BVWP 2030 für die Projektnummer B29n-G50-BW-BY in keiner Weise gewürdigt und angewandt. Daher ist das Projekt in der Kosten-Nutzen-Analyse falsch berechnet und aus dem vordringlichen Bedarf im BVWP 2030 herauszunehmen, wenn nicht sogar ganz zu streichen.

b) Grundsätzliches

In dem Entwurf und der Berechnung zu der Maßnahme B29 n Röttingen – Nördlingen Projektnummer B29n-G50-BW-BY wurde weder der demographische Wandel noch die Einpendler- und Auspendlerzahl berücksichtigt. Dies wurde schon in der Machbarkeitsstudie des Ostalbkreises nicht berücksichtigt, obwohl die Zahlen in der kreiseigenen Studie „Standortanalyse und Kreisentwicklung im Ostalbkreis“ vom Februar 2014 vorliegen. Der demographische Wandel führt zu einem Rückgang der Bevölkerung bis 2030 im Raum Bopfingen um 5% und die Zahl der Ein- und Auspendler Bopfingen bewegen sich auf einem hohen Niveau von über 20% der Erwerbstätigen. Durch eine Umgehungsstraße ändert sich diese Zahl nicht und es bleibt bei einer hohen Verkehrsbelastung der Bevölkerung. Des Weiteren wurden in der Machbarkeitsstudie veraltete Zahlen aus 2008 für die Verkehrsberechnungen

hergenommen und schon auf 2015 und dann auf 2025 hochgerechnet, obwohl sich die Verkehrsaufkommenszahlen in den letzten Jahren 10 seit 2005 nicht geändert haben, sondern eher tendenziell leicht rückläufig sind. Siehe hierzu die Zahlen des Regierungspräsidiums Tübingen Abteilung 9 Landesstelle für Straßentechnik, u.a. B29n Aalen Westumgehung die auch auf den Raum Bopfingen übertragbar sind.

c) SUP zum Gesamtprojekt B29 n Röttingen – Nördlingen

Projektnummer B29n-G50-BW-BY

• Fehlerhafte Beurteilung der Verkehrszahlen

In der Übersichtskarte zum Gesamtprojekt wird die B25 Umgehung Ehringen/Wallerstein als im Bau befindlich dargestellt. Dies ist nicht der Fall, die Umgehung wurde schon 2013 eröffnet. Somit ist davon auszugehen, dass in der Beurteilung des Projektes B29n-G50-BW-BY die entlastende Wirkung der Umgehung Ehringen/Wallerstein (gleichzeitig Zubringer zur A7 und A6 Feuchtwanger Kreuz für den Landkreis Donau-Ries) in den Berechnungen der Verkehrsströme nicht berücksichtigt wurden. Dies ist nachzuholen. Diese verkehrsentlastende Umgehung ist auch in der Machbarkeitsstudie des Ostalbkreises nicht berücksichtigt (siehe Punkt b oben). Des Weiteren wurden die entlastenden Umgehungen im großräumigen Bereich in den Berechnungen der Verkehrsströme nicht berücksichtigt. Dies sind im Einzelnen:

- B466 S-OU Nördlingen Projektnummer B466-G030-BY mit NKV >10, Verwirklichung innerhalb von 11,5 Jahren und Nutzungsdauer von 40 Jahren. Diese Umgehung wird den Verkehr in Pflaumloch und Bopfingen nachhaltig mit deutlich weniger Schwerlastdurchgangsverkehr entlasten, da hier ein Lückenschluss und kürzere Fahrzeiten in der wichtigen Achse Nürnberg-Stuttgart B466 erzielt wird. Gleichzeitig entsteht der vom Landkreis Donau-Ries gewünschte schnelle und kurze Anschluss zur A7 (ist auch so in der Projektbeschreibung dargestellt). Somit entfällt der für das Projekt B29n-G50-BW-BY angeführte Grund als schneller Anschluss zur A7 für den Landkreis Donau-Ries.
- B25 OU Ehringen/Wallerstein siehe oben.
- B25 OU Greiselbach fest disponiert. Hier gilt das Gleiche wie für die OU Ehringen/Wallerstein. Diese OU führt zu einer weiteren Entlastung der B29 zwischen Nördlingen und Anschluss A7 Westhausen. Begründet wird dies mit deutlich schnelleren Fahrzeiten Richtung Norden, da die Anschlussstelle A7 Westhausen ein nicht zu lösender dauerhafter Staupunkt ist.
- B25 OU Dinkelsbühl (B025-G010-BY-T06-BY). Fertigstellung in 10 Jahren mit einem NKV von 8,4 und einer Nutzungsdauer von 41 Jahren. Hier gilt das Gleiche wie für OU Greiselbach
- B25 OU Lehengütingen (B025-G020-BY-T01-BY). Fertigstellung in 11,5 Jahren mit einem NKV von 5,7 und einer Nutzungsdauer von 39 Jahren. Hier gilt das Gleiche wie für OU Greiselbach.
- Alle Maßnahmen auf der B25 die jetzt im vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 werden alle vor dem Projekt B29n-G50-BW-BY (Fertigstellung in 15,5 Jahren mit NKV von 2,2 und Nutzungsdauer von 20 Jahren) fertiggestellt sein

und somit schneller zu Entlastungen der Orstdurchfahrten Pflaumloch, Trochtelfingen, Bopfingen und Aufhausen führen. Diese Synergieeffekte wurden in den Berechnungen nicht berücksichtigt, daher fehlerhafte Berechnungen

- B16 OU Höchstädt und OU Schwenningen/Tapfheim (B016-G040-BY-T02-BY und B016-G040-BY-T01-BY). Durch diese beiden Ortsumfahrungen wird die Strecke Ingolstadt/Donauwörth/A8 Richtung Stuttgart deutlich kürzere Fahrtzeiten sowohl im Schwerlastverkehr wie auch im Personenverkehr bewirken. Dadurch wird diese Strecke eine bevorzugte Route in den Raum Stuttgart sein und somit zu einer deutlichen Entlastung der B25/B26 als Route in den Stuttgarter Raum darstellen. Somit werden die Verkehrszahlen zur Rechtfertigung der Projektnummer B29n-G50-BW-BY weiter deutlich abnehmen.

Fazit:

Beruhend auf alten Zahlen und ohne Berücksichtigung der im Raum schneller zu realisierenden Maßnahmen wird mit deutlich zu hohen Zahlen zur Rechtfertigung der Maßnahme B29n-G50-BW-BY gerechnet. Bei einer realistischen Betrachtung fällt das NKV deutlich unter 1

- **Berechnung der Verkehrszahlen**

Leider wurden die Zahlen der Verkehrsprognose aus der Machbarkeitsstudie des Ostalbkreises ohne Prüfung übernommen. Wir haben schon in unserer Stellungnahme zur Machbarkeitsstudie des Ostalbkreises an das BMVI auf diese Diskrepanz hingewiesen. Scheinbar wurde unsere Stellungnahme nicht an die beauftragten Büros weitergeleitet. Daher nochmals unser Hinweis auf den vom BMVI in Auftrag gegebenen Schlussbericht „Verkehrsverflechtungsprognose 2030 Los 3“ vom Juni 2014.

In diesem Bericht wird für 2030 eine Abnahme der Einwohnerzahl von bis zu 10% sowohl für den Ostalbkreis wie auch den Landkreis Donau-Ries prognostiziert (Abb. 3-1). Gleiches gilt für die Zahl der Erwerbstätigen mit einer Abnahme von bis zu 10% für beide Kreise. Auch der Berufs- und Geschäftsverkehr wird in beiden Kreisen bis zu 10% abnehmen (Abb. 4.221). Gleichzeitig nimmt der Quell- und Binnenverkehr um bis zu 10% zu, der aber nicht durch eine Umgehungsstraße vermindert werden kann.

Fazit:

Unter Berücksichtigung der hausinternen Prognosen und Zahlen wären die prognostizierten Verkehrszahlen im Planfall bei dem Projekt B29n-G50-BW-BY deutlich niedriger ausgefallen. Bei einer realistischen Berechnung wäre der NKV unter 1 gefallen.

- **Varietanzahl und Variantenprüfung (Punkt 1.4 Alternativprüfung)**

Unter Punkt 1.4 „Der Anmeldung zugrunde gelegte Alternativenprüfung“ des Gesamtprojektes „B29n-G50-BW-BY“ wird von 7 untersuchten Linienführungen gesprochen, laut dem Erläuterungsberichtes zur Machbarkeitsstudie. Dies ist so nicht richtig (siehe auch unsere scheinbar nicht weiter geleitete Stellungnahme zur Machbarkeitsstudie), da nur 2 Varianten näher untersucht wurden (wurden auch so in der Machbarkeitsstudie eingereicht). In der Bewertung in der Machbarkeitsstudie und der Intention der Politik und des Verkehrsministerium (Nachgewiesen in einem uns vorliegendem Schreiben von Bundesverkehrsminister Dobrindt an

MdB Ulrich Lange vom 26.02.2015) wird auf die bevorzugte Variante hingewiesen und die auch jetzt im Entwurf des BVWP 2030 als untersuchte Variante steht. Somit ist davon auszugehen, dass die andere Variante nicht von den Gutachtern bewertet und beurteilt wurde. Des Weiteren wurden die anderen 5 Alternativen nicht in ihren Kosten-Nutzen und Umweltauswirkungen, so wie Entlastungswirkung für die Bevölkerung in irgendeiner Weise bewertet und/oder beurteilt. Gleiches gilt für die sogenannte Nord-Variante in der Machbarkeitsstudie.

Weiterhin wurde in der Machbarkeitsstudie eine von 2 Bürgern eingereichte Variante mit Anschluss an die S-OU Nördlingen (B466-G030-BY) und B466 mit Anschluss an die BAB A7 weder erwähnt noch in den finanziellen Auswirkungen und/oder Umweltauswirkungen berücksichtigt oder in die Überlegungen der Machbarkeitsstudie eingebracht. Weiterhin fehlt sowohl in der Machbarkeitsstudie, die als Grundlage der Bewertung der Gutachter dient, wie auch in der Bewertung der Gutachter zu dem Projekt B29n-G50-BW-BY die sogenannte Null-Variante. Die Null-Variante würde den Ausbau der B29 in den Ortsdurchfahrten Pflaumloch, Trochtelfingen, Bopfingen und Aufhausen mit sogenanntem Flüsterasphalt, Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für alle Fahrzeuge und ein Nachtfahrverbot für den Schwerlastverkehr beinhalten. Alle 3 Maßnahmen sind sofort umsetzbar und würde eine Entlastung der Bevölkerung innerhalb kürzester Zeit bewirken mit gleichzeitiger Reduzierung der Schadstoffbelastung und NOx-Emissionen.

Fazit:

Fehlerhafte Variantenprüfung, da nicht alle möglichen Varianten auf Plausibilität, NKV und Umweltauswirkungen untersucht wurden. Selbst die 2.te mögliche Variante wurde nicht vollständig untersucht. Da die Untersuchung der Null-Variante nicht vorgenommen wurde, ist die Untersuchung unvollständig und entspricht nicht den Vorgaben der SUP. Projekt ist aus dem BVWP 2030 ersatzlos zu streichen.

- Fehlerhafte Berechnung der Verkehrsbelastung (Punkt 1.5 Verkehrsbelastung im Bezugs- und Planfall)

Die in den 6 Karten vorgelegten Zahlen sind weder schlüssig noch nachvollziehbar.

- Warum steigen die Zahlen des LKW-Verkehres um 200% (von 1.000 auf 3.000 LKW/Tag) durch die Umgehung an, ohne das es zu einer Entlastung der B25 und B466 kommt? Anders herum kommt es schon zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrten Pflaumloch und Bopfingen durch die Umgehung B25 Wallerstein und eine weitere Entlastung entsteht durch den Bau (der zeitlich früher geschieht siehe Anmerkungen oben) der B466 S-OU Nördlingen. Hier sind die Zahlen zu überprüfen und in Zusammenhang zu setzen.
- Gleiches gilt für den PKW-Verkehr. Hier steigen die PKW-Zahlen zwischen 50 und 90% durch die Umgehungsstraße an. Auch hier sind die Zahlen zu überprüfen und auf Plausibilität zu prüfen.
- Wie sollen Zahlen überprüfbar und plausibel sein, wenn im Plan „Kfz-Belastung 2030 im Bezugsfall“ zwischen Bopfingen und Pflaumloch 19

Zahlen zur Verfügung stehen, im Plan „Kfz Belastungen 2030 im Planfall“ dann 31 Zahlen und im Plan „Kfz-Belastungen 2030 Planfall – Bezugsfall“ dann wieder 22 Zahlen. Gleiches gilt für die Lkw-Belastungen. Hier stehen im Planfall 11 Zahlen, im Bezugsfall 31 Zahlen und in der Differenzberechnung 20 Zahlen zur Verfügung.

- Weiterhin fehlen gänzlich die Zahlen für zusätzlichen Verkehr aus Richtung Kerkingen über Aufhausen nach Michelfeld. Dies liegt darin begründet, dass ein großer Arbeitgeber mit hohem Lkw-Verkehr sowohl in Aufhausen wie auch Kerkingen ein Werk hat und die schnelle Verbindung zur A7 über die L 1070 und K 3298 zu dem im Plan eingezeichneten Südzubringer zum Projekt „B29n-G50-BW-BY“ nehmen wird. Dies führt zu einer deutlichen Steigerung des Verkehrs in Aufhausen in einem bisher wenig belasteten Bereich.
- Weiterhin fehlen die Berechnungen und Darstellungen durch zusätzlichen Verkehr aus dem Industriegebiet Bopfingen über die L 1070 durch die Innenstadt Bopfingen über Hohenberg auf das Projekt „B29n-G50-BW-BY“. Auch hier handelt es sich um ein bisher wenig belastetes Wohngebiet mit unmittelbarer Nähe zu einem Schulzentrum mit 1.600 Schüler*innen

Fazit:

Auf Grund der fehlerhaften Zahlen ist letztendlich auch keine vernünftige Berechnung der Zeitersparnis und Schadstoffbelastung machbar. Unserer Meinung nach handelt es sich um geschönte Zahlen um das NKV noch einigermaßen im positiven Bereich zu halten.

- Fehlerhafte Berechnung der verkehrlichen und physikalischen Wirkungen (Punkt 1.6 Zentrale verkehrliche/physikalischen Wirkungen)

Die Berechnungen fußen leider auf falschen Annahmen und entsprechen leider nicht der Wirklichkeit.

- Wie oben schon aufgeführt wird es in mindestens 2 Bereichen zu einer erhebliche Mehrbelastung der Bevölkerung und einem erhöhten Spritverbrauch kommen, da beide Strecken erhebliche Steigungsstrecken mit entsprechenden Kurven haben. Ein monetär zu berechnender Zeitgewinn ist nicht zu erwarten
- Des Weiteren ist zu erwarten, dass die Anbindung des Industriegebietes Bopfingen-Flochberg über die Umgehungsstraße in diesem Bereich eher zu Stausituationen in den Hauptverkehrszeiten führen wird und der vermeintliche Zeitgewinn durch die Umgehungsstraße verloren geht.
- Weiterhin ist zu erwarten, dass der Pendlerverkehr und der Lkw-Verkehr, wegen der Stausituation an dieser Abfahrt, sich dann wieder die traditionellen Wege durch Pflaumloch und Trochtelfingen aus dem Landkreis Donau-Ries und von der A7 kommend durch Aufhausen und Trochtelfingen suchen wird. Das Gleiche gilt für den Ziel- und Quellverkehr zu einer großen Firma in der Stadtmitte Bopfingen mit mindestens 100.000 t Frachtverkehr pro Jahr.

Fazit:

Berechnungen in diesem Punkt sind neu vorzunehmen und zu bewerten.

- **Modul A NKA**

Auf Grund der oben aufgeführten Punkte ist die Kosten-Nutzen Analyse des Moduls A fehlerhaft und neu zu berechnen.

- Es fehlen die zusätzlichen Berechnungen der Veränderung der Geräuschbelastung für die Anwohner der L 1070 Bopfingen, L1070 Oberdorf und K3298 Aufhausen und Michelfeld. Hier würde dann eine gleiche, wenn nicht sogar zusätzliche Geräuschbelastung berechnet werden.
- Gleiches gilt für Abgasbelastungen die zusätzlich für die oben genannten Gebiete entstehen, da Verkehr aus anderen Teilorten zur Südumgehung generiert wird.
- Die innerörtlichen Trennwirkungen steigen in den Bopfinger Teilorten Oberdorf und Aufhausen an, bzw. werden kaum in Aufhausen verringert, sondern verlagert. Neu hinzu kommt die Trennwirkung auf der L 1070 in Bopfingen Richtung Anschlussstelle Hohenberg.
- Die Kosten für das Projekt „B29n-G50-BW-BY“ sind deutlich zu niedrig angesetzt, wie wir in unserer an den Bundesverkehrsminister und Verkehrsausschuss gesendeten Stellungnahme zur Machbarkeitsstudie dargestellt haben. Wir rechnen mit zusätzlichen Kosten für mindestens 3 Grünbrücken von ca. 45 Mio. € und der extrem schwierigen Hanglage am Albtrauf mit zusätzlichen 10 bis 20 Mio. € plus Ausgleichsmaßnahmen von min 10 Mio. €. Wir kommen somit auf Investitionskosten von deutlich über 150 Mio. € für das Projekt „B29n-G50-BW-BY“.

Fazit:

Unter Berücksichtigung aller Fakten liegt der NKV somit deutlich unter 1. Das Projekt ist entweder komplett aus dem BVWP 2030 heraus zunehmen oder aber in den weiteren Bedarf zurückzustufen.

- **Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)**

Umweltbeitrag Teil 1

Zu Punkt 1.1 Verkehrslärm haben wir schon weiter oben Ausführungen gemacht. Nach unseren Berechnungen werden durch zusätzlichen Lärm mindestens

- 200 Menschen im Bereich Röhrbachsiedlung (hier führt das Projekt B29n-G50-BW-BY zwischen 20 und 60 m an der nächsten Bebauung vorbei und die Straße befindet sich in einer Steigung von 5,5%). Die Lärmbelastung ist hier enorm und laut Aussage des Straßenbauamtes nicht oder kaum lösbar, da hier auch noch eine Brücke über die Bahngleise und eine Anbindung an Trochtelfingen geplant ist. Die Höhe der Straße über Baugrund beträgt ca. 7 m, so dass eine Einhausung nicht möglich ist.
- Lärmbelastung in einer Steigungsstrecke L 1070 mit einer Belastung von ca. 1.000 Menschen plus 1.600 Schüler*innen (Schule befindet sich ca. 150 Meter unterhalb der L 1070)

- Zusätzliche Lärmbelastung durch neu induzierten Verkehr in Oberdorf auf der L 1070 (ca. 1.000 Menschen) und Aufhausen auf der K3298 (ca. 200 Menschen).
- Somit werden durch das Projekt „B29n-G50-BW-BY“ etwa 2.400 Menschen und 1.600 Kinder mit Lärm zusätzlich belastet.

Umweltbeitrag 2

- Punkt 2.2 ist nachzubessern, da wir in dem Gebiet sowohl auf bayrischer Seite wie auch baden-württembergische Seite genetisch die Wildkatze nachgewiesen haben. Es ist davon auszugehen, dass es sich hier um einen Wildkatzenkorridor handelt. Somit wären 2 Gebiete erheblich beeinträchtigt.
- Gleiches gilt für 2.4 Punkte 1c und 2 jeweils Anzahl 1
- 2.8 kann nicht nachvollzogen werden, da das Gebiet in der das Projekt „B29n-G50-BW-BY“ geplant ist einer der letzten unzerschnittenen verkehrsarmen Lebensräume (UZVR) ist.

Fazit:

Modul B ist fehlerhaft dargestellt und besonders im monetären Bereich falsch berechnet. Hier sind im Besonderen die Lärmbelastungen neu zu berechnen. Nach unserer Auffassung kommt eine deutlich höhere Bewertung unter Berücksichtigung aller aufgeführten Punkte zu Stande.

Zusammenfassung:

- a) Unsere Stellungnahme zur Machbarkeitsstudie wurde in den Berechnungen nicht berücksichtigt. Wir vermuten stark, dass die Unterlagen weder vom Verkehrsministerium noch den Ostalbkreis an die Planer weitergeleitet wurden.
- b) NKV ist deutlich zu hoch angesetzt und liegt deutlich unter 1
- c) Null-Variante wurde nicht geprüft
- d) Es wurde nur eine Variante tiefergehend beurteilt, geprüft und untersucht, obwohl 2 Varianten in der Machbarkeitsstudie eingereicht wurde
- e) Modul A basiert auf fehlerhaften Zahlen
- f) Modul B muss um die Lärmberechnung ergänzt und in Bezug auf nicht monetäre Belastung nachgebessert werden
- g) Da sowohl Modul C wie auch Modul D nicht bewertungsrelevant bzw. keine städtebauliche Bedeutung hat, ist die Einstufung in den vordringlichen Bedarf nicht nachvollziehbar.
- h) Das Projekt „B29n-G50-BW-BY“ ist aus dem BVWP 2030 zu streichen oder aber höchstens auf den Status weiterer Bedarf zu setzen

B30 neu Friedrichshafen – Ravensburg/Eschach

Projektnummer: B030-G10-BW

West-Alternative nachteilig

Die West-Alternative ist aufgrund ihrer gravierenden Zerschneidung eines großen langgestreckten Waldgebiets (Brochenzeller Wald) und möglicher Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten ökologisch nicht vertretbar.

Die Vorteile der Ostvariante werden im Dossier treffend dargestellt. Der genannte Nachteil einer etwas geringeren Entlastungswirkung für die B33-Linie könnte durch verkehrsberuhigende Maßnahmen in den B33-Ortsdurchfahrten kompensiert werden, so dass letztlich eine ähnliche Bündelungswirkung erzielt werden könnte, wie im Falle der West-Trasse.

Vorrangige Alternative Schiene / Umweltverbund

Die B30 neu verläuft parallel zur „Südbahn“ –Strecke Ulm-Friedrichshafen-Lindau, deren Elektrifizierung bereits beschlossen wurde. In Verbindung mit der in Bau befindlichen Neubaustrecke Ulm-Stuttgart bieten sich künftig neue Möglichkeiten für attraktivere Bahnverbindungen auf dieser Achse und somit neue Potentiale zur Verlagerung von Kfz-Verkehr auf die Schiene. Diese sind vorrangig zu erschließen, um den Bedarf an neuen Straßenkapazitäten zu reduzieren.

In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass die Potentiale bei Verbesserungen des Bahnangebots auf dieser Strecke drastisch unterschätzt wurden, wie die Erfolgsgeschichte der Bodensee-Oberschwaben-Bahn zeigt.

Ausbauquerschnitt reduzieren

Mit einem optimierten Bahnangebot könnte ein Teil des Verkehrs auf die Schiene verlagert werden, so dass ein reduzierter Ausbaustandard (2-bis-3-spurig statt 4+2 Fahrspuren) ausreicht. Die prognostizierten Belastungszahlen einer B30neu-West-Trasse werden im Abschnitt „Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit“ mit 25.000 bis 27.000 Kfz/24h für das Jahr 2025 angegeben. Sie liegen deutlich niedriger als in der BVWP2030-Annahme gemäß Abb. 4: Dort werden 29.000 bis 37.000 Kfz/24h angegeben. Ein so hohes Verkehrswachstum zwischen 2025 und 2030 erscheint wenig plausibel.

Längerfristig ist aufgrund der demographischen Entwicklung auch im Bodenseekreis mit abnehmenden Einwohnerzahlen und abnehmender Verkehrsnachfrage zu rechnen

Ein verminderter Ausbauquerschnitt mit niedrigeren Höchstgeschwindigkeiten führt zu weniger großräumig verlagertem Verkehr und zu weniger induziertem Verkehr und entsprechend geringeren Belastungen. Er ermöglicht zudem eine landschaftsverträglichere Gestaltung. Die Nutzen-Kosten-Analyse sollte zweistufig vorgehen und zunächst das NKV für einen reduzierten 2-bis-3-spurigen Querschnitt ermitteln. Im zweiten Schritt sollte der Zusatznutzen bei einem 4+2-spurigen Ausbau ermittelt werden und in Relation zu den Zusatzkosten gesetzt

werden. Anhand dieses „Zusatz-NKVs“ ist zu entscheiden, ob ein autobahnähnlicher Ausbau wirklich vordringlich ist.

Nutzensumme Umwelt fehlerhaft

Die angegebene Nutzensumme stimmt nicht mit der Summe der Einzelwerte überein.

B 31–West Breisach – Gottenheim – Freiburg

Projektnummer: B32–G30–BW

Der BUND lehnt die Planung zur sogenannten „B 31 West 2. Bauabschnitt“ zwischen Gottenheim und Breisach ab. Maßgebend sind folgende Punkte:

- Zwischen Freiburg und Breisach besteht bereits eine bestens ausgebaute, leistungsfähige und außerörtlich verlaufenden Straßenverbindung – die B 31. Eine Parallelerschließung ist nicht notwendig. Verkehrslenkende Maßnahmen, die den Durchgangsverkehr auf diese bereits bestehende Verbindung leiten würden, wären ausreichend – werden als Alternative aber nicht hinreichend untersucht.
- Die auszubauende Straße „B 31 West“ hat nur lokale Bedeutung. Der überregionale Verkehr wird bereits von der existierenden B 31 aufgenommen und dort problemlos abgewickelt.
- Etwaige innerörtliche Verkehrsprobleme in den einzelnen Orten entlang der Trasse der sog. „B 31 West“ könnten durch verkehrsberuhigende Maßnahmen sowie den (schon laufenden) Ausbau der Breisgau-S-Bahn gelöst werden. Insbesondere zu kritisieren ist, dass die Alternative „Breisgau-S-Bahn“ zur Lösung der regionalen Verkehrsprobleme nicht untersucht wurde.
- Aktuelle Verkehrszählungen ergaben Fahrzeugzahlen, die weit unterhalb der für den Bau einer Bundesstraße notwendigen Verkehrszahlen sind, insbesondere der Schwerverkehr ist gering. Zudem ist anzumerken, dass ein Großteil des Schwerverkehrs aus landwirtschaftlichem Verkehr besteht, der sicherlich nicht auf die geplante Neubaustrasse verlagert werden kann. Diese Frage wurde nicht ausreichend untersucht.
- Die Trassen der derzeitigen Straßenplanung durchziehen ein ökologisch hochwertiges und sehr sensibles Gebiet südlich des Kaiserstuhls mit einem FFH- und Vogelschutz-Gebiet, mit großflächig geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG resp. § 33 LNatSchG, mit einem international bedeutsamen Wildkorridor, mit einem Vorranggebiet für Biotope im Regionalplan Südlicher Oberrhein und mit Planungen zu einem Naturschutzgebiet
- Die Trasse der geplanten Straße durchschneidet ein gut erhaltenes, großflächiges Niedermoorgebiet. Der Bau der Straße hätte unabsehbare und nicht ausgleichbare Folgen für

das Moorgebiet.

- Die Trasse nimmt große landwirtschaftlich genutzte Flächen mit hoher Fruchtbarkeit in Anspruch. Sie führt auch zu erheblichen Zerschneidungen.

B 31 Überlingen – Immenstad

Projektnummer: B31-G10-BW

Künftige Verkehrsbelastung zu hoch angenommen

Verglichen mit den aktuellen Verkehrsbelastungen an der automatischen B31-Dauerzählstelle "Harlachen" nimmt die BVWP-Prognose für den Gesamtverkehr einen um 33% höheren Belastungswert für 2030 an, obwohl die Verkehrszahlen an der genannten Dauerzählstelle seit ca. 7 Jahren stagnieren.

Für den Schwerverkehr liegen die Zählraten Mo-Fr mit 2.730 LKW/24h im Jahr 2015 deutlich höher als für Mo-So (2.090 LKW/24h). Nimmt man an, dass So. gar keine LKW fahren, so ergibt sich ein rechnerischer Mo-Sa-Wert von 2.440 LKW/24h. Der im Bezugsfall des BVWP2030 angenommene Belastungswert von 5.000 LKW/24h übersteigt den aktuellen Zählwert somit um 105%. Es wird also von einer Verdopplung des Schwerverkehrs ausgegangen, obwohl auch für den Schwerverkehr in den letzten 7 Jahren keine Wachstumstendenz erkennbar war.

Eine mögliche Ursache für die starken Verkehrszunahmen im Bezugsfall 2030 könnte darin bestehen, dass der in Bau befindliche angrenzende B31neu-Abschnitt im Westen Friedrichshafens (Immenstaad – FN-Waggershausen) im Bezugsfall als gegeben betrachtet wird und dieser vermehrt zur großräumigen Verlagerung von Verkehr (insbes. LKW-Verkehr) in die Bodenseeregion führt, sowie zur Erzeugung neuen Verkehrs (primär induzierter Verkehr).

Ein weiterer Anhaltspunkt, dass die Verkehrszahlen im Projektdossier zu hoch angenommen wurden, ergibt sich aus der Anzahl von 12.000 Kfz/24h, die im Bezugsfall 2030 angeblich die Bodensee-Fährverbindung zwischen Meersburg und Konstanz benutzen sollen.

Die Stadtwerke Konstanz als Betreiber dieser Fährverbindung geben die Zahl der beförderten PKW mit 1,46 Mio für das Jahr 2014 an. Dies entspricht einem Wert von 4.000 Kfz/Tag. Dass sich dieser Wert in den nächsten 15 Jahren verdreifachen soll, erscheint nicht plausibel.

LKW-Maut und Mautflucht

Deutliche Zunahmen des Schwerverkehrs gab es auf der B31 in den Jahren vor 2007. Diese dürften in Zusammenhang mit der Einführung der LKW-Autobahnmaut in Deutschland sowie der Erhöhung der LKW-Maut in der Schweiz stehen (sog. „Maut-Flucht-Verkehr“). Da im Koalitionsvertrag der Bundesregierung eine Ausweitung der LKW-Maut auf Bundesstraßen geplant wurde und diese laut BVWP-Plan (S. 2) im Jahr 2018 in Kraft treten soll, ist dadurch für die Zukunft ein mindernder Effekt für das LKW-Aufkommen auch auf der B 31 zu erwarten.

Wurde die – aus unserer Sicht dringend notwendige – Ausweitung der LKW-Maut auf Bundesstraßen in den Verkehrsmodellen zum BVWP berücksichtigt? Falls ja: in welcher Form? – Falls nein: warum nicht?

Alternativenprüfung

Die im Projektdossier dargestellte „linienbestimmte“ Variante 7.5 der B31 neu hat in der Raumschaft *keinen Konsens* gefunden, sondern wurde und wird von vielen Bürgerinitiativen, Umweltverbänden und Kommunen kritisiert, die stattdessen einen nur 2-3-spurigen Ausbau auf der bestehenden Trasse fordern (mit verbessertem Lärmschutz für die Anwohner-Gemeinden, insbesondere einem 2-spurigen Tunnel für Hagnau).

Dies wurde im Herbst 2015 erneut deutlich, als ein moderiertes Bürgerbeteiligungsverfahren zu dem Teilabschnitt Immenstaad-Meersburg gestartet wurde. Zur Lösung der Verkehrsprobleme ist dabei ein verkehrsträgerübergreifender Planungsansatz nötig, mit Vorrang für umweltverträgliche Verkehrsmittel. Im beginnenden Beteiligungsverfahren ist dies leider nur in stark eingeschränktem Umfang vorgesehen.

Vorrangige Alternative Schiene / Umweltverbund

Die B31 neu verläuft parallel zur Strecke der Bodensee-Gürtelbahn von Friedrichshafen nach Radolfzell. Diese Strecke verfügt nur über eine Fahrspur und ist nicht elektrifiziert. Substanzielle Verbesserungen im Bahnangebot sind aufgrund dieser unzureichenden Infrastruktur kaum möglich. Der Bau eines zweiten Gleises könnte die Kapazität dieser Strecke bis um den Faktor 20 erhöhen.

Im Straßennetz sind seeparallel bereits heute mindestens 4 Fahrspuren an Bundes- und Landesstraßen vorhanden. Daher sollte der Ausbau der eingleisigen Schienenstrecke vorrangig verfolgt werden, einschließlich ergänzender Maßnahmen:

- Verdopplung des Taktes (IRE künftig 60minütig, RB künftig 30minütig)
- Einrichtung/Reaktivierung zusätzlicher Haltestellen
- Elektrifizierung zur Steigerung von Geschwindigkeit und Energieeffizienz, zur Schaffung weiterführender umsteigefreier Verbindungen und zur Lärminderung
- Förderung eines grenzüberschreitenden Tarifverbunds im ganzen Bodenseeraum
- Verbesserung der Bussysteme als Zubringer für die Schiene
- Förderung Bike&Ride und kostenlose Fahrradmitnahme im Zug

Durch den Ausbau der Bahn im Verbund mit anderen umweltverträglichen Verkehrsmitteln könnte künftig ein erheblicher Teil des Kfz-Verkehrs auf der B31 vermieden werden.

Der Ausbau der Gürtelbahn ist daher – wie vom Land Baden-Württemberg vorgeschlagen – in den BVWP aufzunehmen. Der genannte Grund für die Ablehnung, dass die Strecke für den Schienenfernverkehr nicht relevant sei, ist nicht stichhaltig. Etwa jeder dritte Zug auf dieser Strecke ist ein Interregio-Express auf der 300 km langen Relation Basel-Ulm. Die typischen Haltestellenabstände betragen ca. 20-30 km. Der Großteil der Fahrgäste in diesen sehr gut

ausgelasteten Zügen verkehrt auf Distanzen über 50 km und ist daher dem Fernverkehr zuzurechnen (unabhängig davon, zu welcher Netzsparte dieser Zugtyp bei der DB AG zählt).

Der Ablehnungsgrund ist auch insofern fragwürdig, weil im Straßenverkehr auf der B31 der Anteil des Fernverkehrs eine nur untergeordnete Rolle spielt. So wird in einem Verkehrsgutachten zu dem begonnenen B31neu-Abschnitt Immenstaad-Friedrichshafen dargestellt, dass der Anteil des weiträumigen Durchgangsverkehrs nur etwa 20-25% ausmacht:

Zudem verlangt das Bundesschienausbaugesetz im Artikel 3 Abs 1, dass Schienenverkehrsstrecken des Fern- und Nahverkehrs aufzunehmen sind. Laut Artikel 8 Absatz 2 sind 20% der Schienenwege-Investitionen für den Nahverkehr zu verwenden. Der Bund ist also grundsätzlich auch für Schienenstrecken des Nahverkehrs zuständig.

Ausbauquerschnitt reduzieren

Die B31 neu ist derzeit fast auf der gesamten Strecke (ab Überlingen-Ost) vierspurig mit 2 Standspuren geplant.

Folgende Aspekte sprechen klar für einen kleineren Querschnitt (2- bis 3-spurig):

- Mit dem vorrangigen Ausbau der Gürtelbahn kann ein erheblicher Anteil des Verkehrsaufkommens auf der Schiene bewältigt werden (siehe vorheriger Abschnitt), so dass eine geringere Kapazität für den Straßenverkehr ausreichend ist.
- Die Verkehrszahlen wurden für den BVWP zu hoch angenommen (siehe weiter oben).
- Längerfristig ist aufgrund der demographischen Entwicklung auch im Bodenseekreis mit abnehmenden Einwohnerzahlen und abnehmender Verkehrsnachfrage zu rechnen
- Der verminderte Ausbauquerschnitt mit niedrigeren Höchstgeschwindigkeiten führt zu weniger großräumig verlagertem Verkehr und zu weniger induziertem Verkehr und entsprechend geringeren Belastungen. Er ermöglicht zudem eine landschaftsverträglichere Gestaltung.
- Insbesondere im Abschnitt Meersburg-Immenstaad könnte ein moderater Ausbau auf der bestehenden Trasse mit einem 2-spurigen Entlastungstunnel für Hagnau und verbessertem Lärmschutz für Meersburg und Immenstaad deutlich leichter und billiger realisiert werden. Die Kosten einer solchen angepassten Lösung wären gegenüber einem autobahnähnlichen Ausbau erheblich geringer und evtl. auch geringer als eine 2-bis-3-spurige Neutrassierung auf der 7.5-Linie im Hinterland. Ein geringerer Flächenverbrauch und weniger Landschaftszerschneidung wären weitere Vorteile dieser Lösung.
- Die Nutzen-Kosten-Analyse sollte zweistufig vorgehen und zunächst das NKV für einen reduzierten 2-bis-3-spurigen Querschnitt ermitteln. Im zweiten Schritt sollte der Zusatznutzen bei einem 4+2-spurigen Ausbau ermittelt werden und in Relation zu den Zusatzkosten gesetzt werden. Anhand dieses „Zusatz-NKVs“ ist zu entscheiden, ob ein autobahnähnlicher Ausbau wirklich vordringlich ist.

Geräuschbelastung außerorts

Im Projektdossier wird ein positiver Nutzenbeitrag für die Verminderung der Geräuschbelastung außerorts von 58 Mio Euro aufgeführt. Dies ist nicht nachvollziehbar, da außerorts nach dem Bau der B31 neu eine höhere Geräuschbelastung zu erwarten ist wegen

- Höherer Fahrgeschwindigkeiten aufgrund des autobahnähnlichen Ausbaustandards
- Höherem Verkehrsaufkommen wegen induziertem und großräumig verlagertem Verkehr
- Neubelastung unverlärmteter Bereiche im Abschnitt Meersburg-Immenstaad (Neutrassierung)

Möglicherweise resultiert der positive Nutzen einer Geräuschartlastung außerorts im BVWP-Entwurf aus dem Bewertungsansatz, dass nur Gebiete mit besonderem Schutzstatus (LSG, NSG, Nationalparke etc.) als „lärmschutzwürdig“ betrachtet werden, wie dies als Vorschlag dem folgenden Dokument auf S. 210f zu entnehmen ist:

Dieser dort vorgeschlagene Bewertungsansatz greift jedoch zu kurz, da grundsätzlich alle Landschaftsteile schutzwürdig bezüglich Lärmbelastung sind, also auch solche ohne besonderen formalen Schutzstatus – wenn auch in geringerem Maße. Die Verlärmung bislang lärmarmen Räume muss generell mit negativem Nutzen bewertet werden, insbesondere auch im Falle des von der neuen 7.5-Linie im Bereich Hagnau betroffenen Teils des Bodensee-Hinterlandes.

Es ist zu vermuten, dass der positive Nutzen bei der Geräuschbelastung außerorts in der Bewertung dadurch zustande kommt, dass seenahe Landschaftsschutzgebiete (oder andere Gebiete mit Schutzstatus), wo die heutige B31 verläuft, nach dem Bau der B31 neu geringeren Lärmbelastungen ausgesetzt sind. Dabei wird der Nutzenbeitrag laut Methodenhandbuch mit den geschätzten Kosten für den Bau von Lärmschutzwänden an der alten B31-Trasse bewertet. Diese rein fiktive Betrachtung überschätzt jedoch den Nutzen, denn wenn die Bundesregierung dem Lärmschutz von Landschaftsschutzgebieten tatsächlich einen solchen Stellenwert beimessen würde, dann wäre zu erwarten, dass der Bau solcher Lärmschutzwände in schutzwürdigen Landschaftsteilen in der Realität auch regelmäßig stattfindet. Mir persönlich ist jedoch kein einziger solcher Fall bekannt. In der Praxis werden ja selbst bei Grenzwertüberschreitungen für Anwohner an Bestandsstraßen nur sehr zurückhaltend Lärmschutzwände bzw. -wälle gebaut.

Dazu kommt noch ein quantitativer Aspekt bei der Bewertung von Lärmentlastungen bzw. Lärm-Mehrbelastungen: Wenn die B31 alt im Bereich Hagnau um rund 90% vom Verkehr entlastet wird, dann entspricht dies – sehr grob betrachtet – einer Abnahme des Mittelungspegels um ca. 10 dB (A) von 74 auf 64 dB(A). Die Neuverlärmung durch eine autobahnähnliche B31 neu auf der 7.5-Linie im Hinterland liegt demgegenüber viel höher: hier dürfte sich der Lärm grob geschätzt in den meisten durchfahrenen Gebieten von weniger als 50 auf knapp 80 dB(A) erhöhen, es handelt sich also um eine sehr viel größere Lärmzunahme um ca. 30dB(A).

Nutzensumme Umwelt fehlerhaft berechnet

Im Modul B wird unter „Umweltbeitrag Teil 1“ eine positive „Nutzensumme Umwelt“ in Höhe von 16,590 Mio Euro ausgewiesen. Dieser Wert entspricht jedoch nicht der Summe der in der

Tabelle darüber dargestellten Einzelwerte; diese ergeben zusammen einen negativen Nutzen von -2,8 Mio Euro. Auch für andere Projektdossiers ist diese Summe nicht stimmig.

Inhaltlich fragwürdig ist hierbei, dass die „Geräuscentlastung außerorts“ (deren Methodik bereits im vorigen Abschnitt kritisiert wurde) mit einem bewerteten Nutzen von 58 Mio Euro die Klimaschäden bei der Emission von 13.000 Tonnen CO₂/Jahr mehr als kompensieren soll.

B 33 Ortsumfahrung Haslach **Projektnummer: B33-G40-BW**

Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung

1. Die Maßnahme führt zu einem Flächenverbrauch von 16,1 ha. Der größte Teil davon besteht aus landwirtschaftlich genutztem Grünland. Diese Nutzflächen auf ebenem Gelände sind für die Existenz der Landwirte äußerst wichtig, da dadurch ein gewisser wirtschaftlicher Ausgleich für die wesentlich aufwändiger zu bearbeitenden Hangflächen möglich ist. Ohne die Bewirtschaftung der Hangflächen ist die Offenhaltung der Landschaft nicht mehr gewährleistet.
2. Es sind 3 Großbauwerke geplant: Bei der westlichen Anbindung ist eine im spitzen Winkel langgezogene Brücke über die Kinzig erforderlich. Im Osten muss eine ebenso langgezogene und mit 12 Metern sehr hohe Brücke über die Bahn gebaut werden. Diese beiden Großbauwerke stellen eine massive Beeinträchtigung des Natur- und Landschaftsbildes des ganzen Talabschnitts dar. Hinzu kommt eine neue Straße durch die Kinzigauen nach Fischerbach mit einer neuen Brücke über die Kinzig. Von allen drei Großbauwerken ist ein wesentlicher Anstieg der Lärmbelastung zu erwarten. Es muss davon ausgegangen werden, dass mit den beiden „Monsterbrücken“ und der davon ausgehenden Lärmbelastung negative Auswirkungen auf den Tourismus verbunden sind.
3. Die Trassenführung ist teilweise im Überschwemmungsgebiet der Kinzig geplant. Die Einstufung der „Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten“ als „gering“ (nicht monetarisierte Kriterien Nr. 2.6) trifft u.E. nicht zu. Nach den Hochwassergefahrenkarten der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz (LUBW) Baden-Württemberg ist dieser Kinzigabschnitt eine HQ100-Überflutungsfläche (vgl. <http://udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/pages/map/default/index.xhtml>). Ein 3-streifiger Ausbau der Fahrbahn engt die bereits jetzt engste Stelle – gegenüber dem Herrenberg und Oberdorf Schnellingen – noch weiter ein. Da es hier Abschnitte ohne Hochwasserschutz einrichtung gibt, steigt das Hochwasserrisiko bzw. erfordert den Bau zusätzlicher Dämme, Schutzmauern o.ä. Eine neue Straße im Überschwemmungsgebiet lässt sich nicht mit dem Hochwasserschutz vereinbaren.

Alternativenprüfung

Der BWVP-Entwurf enthält keine Alternativen zu der angemeldeten Planung. Die negativen Auswirkungen dieser Planung stoßen bei der Bevölkerung auf großen Widerstand. Es hat sich eine Interessengemeinschaft gegründet, die bereits 2007 einen Planentwurf „Ausbau statt Neubau“ vorgestellt hat bzw. alternativ eine Tunnellösung vorschlägt (siehe www.igb33-haslach.de). Auch der Gemeinderat der Stadt Haslach hat am 14.02.2012 oberirdische Varianten einer B33-Umfahrung im Kinzigvorland (=Überschwemmungsgebiet) abgelehnt und sich stattdessen für eine Tunnelvariante ausgesprochen.

Der BUND schließt sich der Forderung nach der Tunnellösung „Kinzigvorland“ an, durch die das Ziel des „Lückenschlusses“ zwischen A5 und A81 erreicht, dabei aber der Flächenverbrauch und die Lärmbelastung minimiert werden und die Risikolage bezüglich des Hochwasserschutzes nicht verschlechtert wird. Alternativ votieren wir für die von der IG vorgestellte Planung „Ausbau statt Neubau“ mit teilweiser Untertunnelung der bestehenden B33.

B 36 / B 293 Querspange / 2. Rheinbrücke Karlsruhe

Projektnummer: B36/B293-G10-RP-BW („2. Rheinbrücke“) (Abschnitte T1, T2, T3)

Verständlicherweise hat sich die Stadt Karlsruhe schon seit Jahren gegen diese Vorhaben ausgesprochen, denn die geplante 2. Rheinbrücke würde die verkehrliche Situation in der Stadt voraussichtlich verschlechtern. Der angeblich so häufige Stau auf der Rheinbrücke resultiert aus der mangelnden Aufnahmekapazität des anschließenden Karlsruher Straßennetzes, wo sich der Stau bildet und bis zur Brücke zurückreicht. Dies ließe sich durch eine zweite Brücke nicht beheben; im Gegenteil würde die Situation weiter verschärft werden.

Die mit dem weiteren Brückenbau beabsichtigte Redundanz der Rheinquerung ließe sich auch mit dem Alternativvorschlag einer aus zwei Einzelbauwerken bestehenden „Ersatzbrücke“ erreichen. So ließen sich auch die mit dem Vorhaben verbundenen erheblichen Eingriffe und Beeinträchtigungen von FFH- und Vogelschutzgebieten vermeiden.

Wir verweisen außerdem auf die Einwände des Bundesrechnungshofes gegen das Vorhaben.

B 36 / B 293 Querspange / 2. Rheinbrücke Karlsruhe

Projektnummer: B36/B293-G10-RP-BW-T1-RP (B 293 Wörth am Rhein (B 9) - Lgr. RP/BW)

Durch das Land Rheinland-Pfalz wird die Bedeutung des Gebiets, das durch die Planung durchschnitten werden soll, wie folgt beschrieben: Von nationaler Bedeutung sind unter anderem die Altrheinarme des Wörther Altrheins und des "Kleinen und Großen Altwassers" bei

Neuburg mit den ausgedehnten, reichstrukturierten Röhrichtflächen als Brut-, Rast- und Überwinterungsgebiet für Vögel, vor allem für Röhrichtbewohner. Haubentaucher, Krickente, Zwergdommel, Eisvogel, Rohrschwirl, Purpurreiher, Schilf- und Drosselrohrsänger zählen zu den charakteristischen Arten.

(<http://www.natura2000.rlp.de/steckbriefe/index.php?a=s&t=b=g&c=ffh&pk=FFH6915-301>)

Die negative Umweltrelevanz mit Auswirkungen auf Schutzgüter von nationaler Bedeutung wird in dem vorgelegten Projektsteckbrief nicht wiedergeben. U.a. sind durch die Planung mit die letzten Brutplätze des Purpurreihers in Rheinland-Pfalz bedroht.

B 36 / B 293 Querspange / 2. Rheinbrücke Karlsruhe

Projektnummer: B36/B293-G10-RP-BW-T3-BW (B 36 Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe)

Laut Projektsteckbrief gilt: „Weitere Bereiche mit besonderen Umweltqualitäten sind vom Vorhaben nicht betroffen.“ Diese Ausführungen im Projektsteckbrief sind unzutreffend: Im Ostbereich durchschneidet die Trasse ein gemäß Landschaftsplan des Nachbarschaftsverbands Karlsruhe geplantes Naturschutzgebiet. Ebenso sind im Bereich der so genannten „Waid“ gemäß Landschaftsplan dort geschützte Biotop ausgewiesen. Als Maßnahmen für das Gebiet sind im Landschaftsplan genannt: "Erhalt /Entwicklung wertvoller Landschaftsbereiche" sowie "Erhalt seltener Böden". Weiterhin durchtrennt die geplante Trasse Kernräume des Biotopverbunds trockener Standorte der Biotopverbundkonzeption des Landes-Baden-Württemberg.

Die geplante Trassenführung geht unmittelbar am Neubaugebiet Knielingen 2.0 vorbei, das für 1.500 Einwohner konzipiert und zum einem Großteil bereits umgesetzt ist. Die für die Projektierung im Entwurf zum BVWP 2030 zugrunde gelegte Karte ist dementsprechend veraltet, da sie die bereits bestehenden und geplanten Neubauten nicht berücksichtigt. Bis zu einer etwaigen Umsetzung des Straßenneubauprojekts wird das Neubaugebiet komplett bebaut sein wird. Die Zahl der Einwohner, die durch Verkehrslärm stärker betroffen sein wird, ist daher keineswegs mit Null anzusetzen. Es ist vielmehr von einer starken Betroffenheit des kompletten Neubaugebiets auszugehen. Von stärkerem Verkehrslärm betroffen sein werden auch die bereits vorher bestehenden Wohnbereiche westlich der Eggensteiner Straße. Die Zahl der von Verkehrslärm neu oder stärker betroffenen Einwohner wird daher die Zahl von 1.724 Einwohnern, die nach dem Entwurf für den BVWP 2030 entlastet werden sollen, erreichen oder sogar übersteigen.

B 39 OU Willsbach - OU Eilhofen – Gesamtprojekt

Projektnummer: B39-G10-BW

B 39 Umfahrung Eilhofen

Projektnummer: B39-G10-BW-T2-BW

Der BUND lehnt das Projekt in der geplanten Form ab und schlägt eine Trog-Deckel-Alternative vor:

- Unter 3.4 „Alternativenprüfung“ wird erwähnt, eine innerörtliche Tunneltrasse habe unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten schlechter abgeschnitten. Wir hatten stets eine Trog-Deckel-Variante befürwortet. In Anbetracht der Tatsache, dass der in der Planvariante enthaltene Ketzersbergtunnel bergmännisch gebaut werden muss, bezweifeln wir, dass eine innerörtliche Trog-Deckel-Trasse teurer wäre. Diese hätte die großen Vorteile, dass weniger Fläche verbraucht würde, die Linienführung für die wichtigste Verkehrsbeziehung von Heilbronn/Weinsberg ins Sulmtal günstiger wäre.
- Entlastungen/Belastungen: Dem Projektdossier zufolge stellen sich auf 200 m innerörtliche Entlastungen ein, auf 500 m innerörtliche zusätzliche Belastungen. Das stellt die Entlastungswirkung der Neubautrasse grundsätzlich in Frage

B 39 Umfahrung Willsbach

Projektnummer: B39-G10-BW-T1-BW

Unter 1.8 im Dossier zum Gesamtprojekt wird die Zahl der neu von Verkehrslärm betroffenen Einwohner mit 0 angegeben. In Anbetracht des Umstands, dass die OU Willsbach in geringem Abstand südlich der Wohngebiete im Süden des Orts vorbeiführt, kann das nicht zutreffen.

B 293 OU Berghausen und OU Jöhlingen

Projektnummer: B293-G30-BW

Das Teilprojekt OU Berghausen brächte zwar für manche Einwohner Berghausens eine Entlastung, für andere aber wegen der sehr ortsnah geplanten Trasse neue Belastungen. Da auf der bisherigen Trasse inzwischen bereits ein ganztägiges Tempolimit von 30 km/h und ein nächtliches LKW-Durchfahrtsverbot bestehen, und da doch ein beträchtlicher Anteil an innerörtlichem Verkehr verbliebe, erscheint es zweifelhaft, ob die (Teil-)Entlastung so bedeutsam wäre, dass die Neubelastungen dadurch gerechtfertigt würden, zumal die Neutrassierung auch einen erheblichen Eingriff in Natur- und Landschaft, insbesondere in ein Landschaftsschutzgebiet und einen ortsnahen Erholungsraum, bedeuten würde.

Das Teilprojekt OU Jöhlingen besitzt, wie es in den Projekterläuterungen heißt, gar keine städtebauliche Bedeutung. So erscheint es nicht gerechtfertigt, hier eine Ortsumfahrung bauen zu wollen, die mit einem sehr erheblicheren Eingriff in Natur und Landschaft verbunden wäre: Zwei FFH-Gebiete würden beeinträchtigt und ein wertvoller, durch Streuobstwiesen geprägter, ortsnaher und beliebter Natur- und Erholungsraum würde zerschnitten.

Querspange Erbach (zwischen B311 und B30)

Obwohl bereits planfestgestellt muss auf folgende Aspekte hingewiesen werden:

- der ökologische Eingriff steht in keinem Verhältnis zur Entlastungswirkung für die B 311
- in Erbach wird nur eine geringe Lärminderung prognostiziert (zahlreicher Zielverkehr nach Erbach)
- zusätzlich führt die Querspange an anderen Orten der Umgebung zu größerer Belastung
- die Zerschneidung vieler Flurstücke führt zu großen landwirtschaftlichen Problemen
- es wird in das FFH-Gebiet Donau erheblich eingegriffen
- starker Eingriff in einen überregional bedeutsamen Vogelbrutplatz (Donaustausee beidseits der Neubaubrücke)

B 466 Ortsumfahrung Böhmenkirch

Projektnummer: B466-G21-BW

Der BUND lehnt das Projekt (zweispuriger Neubau, 3,8 km, 8,9 Mio Euro) ab. Es ist aus dem Vordringlichen Bedarf zu streichen. Folgende Gründe sind hierfür maßgebend:

Bedarf-Wirkungen

Relativ geringes Verkehrsaufkommen. Durch Ausbau attraktive, kürzere Übereckverbindung anstelle Nutzung A8 und A7 – Bündelungsfunktion aufgeweicht.

Alternativen

Unberücksichtigt: Verkehrsberuhigung, Pfortnerampeln, Flüsterasphalt, Taktverdichtung Bus 7688.

Entlastungswirkungen

Laut BVWP-Unterlagen werden 0 Menschen entlastet, 58 werden neu betroffen sein. Ausbau wird stark induzierend. Belastungen für Bewohner in dem Raum nehmen dann zu.

Umweltwirkungen

Besonderer Reiz und Attraktivität der Albhochflächenlandschaft nicht berücksichtigt.

b) Neue Vorhaben – Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

A 6 6-spuriger Ausbau Weinsberger Kreuz bis Bayern

Projektnummer: A6-G60-BW-BY

Der BUND lehnt das Projekt ab. Es ist ersatzlos aus dem BVWP zu streichen. Folgende Gründe sind hierfür maßgebend:

- Bei den betroffenen Kreisen fehlt der Landkreis Heilbronn.
- Die Notwendigkeit wird mit der „Vermeidung gravierender Engpässe“ begründet (1.2). Seit der Ummarkierung auf 6 Spuren mit Tempolimit 120 km/h hat die Zahl der Staus spürbar abgenommen. Dieser Faktor wurde im Bewertungsverfahren nicht berücksichtigt.
- Bei der Alternativenprüfung werden Vorhabensalternativen im Bereich der Eisenbahn nicht erwähnt wie die Schließung des „Diesel-Lochs“ zwischen Öhringen und Schwäbisch Hall-Hessental beim (Personen-) Schienenverkehr und kombinierte Schiene-/Straße-Projekte mit Containern oder LKW-Verladung für den erwähnten Ost-West-Güterverkehr.
- Beim Teilprojekt A 6 AS Kupferzell - Lgr. BY/BW wird unter 3.3 kein betroffener Stadt- oder Landkreis und bei den Wahlkreisen nur Stuttgart 1 erwähnt. Das ist nicht nachvollziehbar – auch wenn sich ein MdB aus Stuttgart 1 einmal für den Ausbau der A 6 eingesetzt haben sollte.

B 14 / B 27 Nordoststring

Projektnummer: B29-G990-BW

Der BUND lehnt das Projekt „Nordoststring“ (vierspuriger Neubau, 11,5 km, 209,2 Mio Euro) vehement ab. Es ist ersatzlos aus dem BVWP zu streichen. Folgende Gründe sind hierfür maßgebend:

Bedarf-Wirkungen:

Die Straße wirkt extrem stark verkehrsinduzierend. Bündelungsfunktion von A 8, A 81 wird aufgeweicht. Öffentliches Eingeständnis von Staatssekretär Norbert Barthle am 22.04.2016 in der Stuttgarter Zeitung belegt Aufweichungsvorwurf. " Erstmals gab der Staatssekretär auch offen zu, dass der Nordoststring Teil eines Gesamtausbaus der B 29 bis nach Augsburg sei".

Kosten-Nutzen-Berechnung (NKV) ist völlig widersinnig. Obwohl im Vergleich zum letzten BVWP 2010 die KFZ-Mengen pro Tag deutlich niedriger angesetzt werden, die Baukosten sich aber verdoppeln, soll unterm Strich der NKV sich um 0,8 steigern.

Alternativen:

Unberücksichtigt: Angebotsverbesserung im Schienenverkehr z.B. Stadtbahn Ludwigsburg-Waiblingen. Nordkreuz Stuttgart. Neue Neckarbrücke in Neckarrems. Ausbau der B 14 um Backnang.

Entlastungswirkungen:

Starke Neubelastungen insbes. mit Lärm und Zerschneidungswirkungen für Bevölkerung von Kornwestheim, Stuttgart-Zazenhausen, Stuttgart-Mühlhausen und Fellbach. Gebiet besitzt sehr wichtige Naherholungsfunktion für zehntausende Menschen.

Umweltwirkungen:

Vernichtung von Ackerböden mit sehr hoher Bodengüte. Zielkonflikt mit wohnortnaher Lebensmittelproduktion im Ballungsraums (kurze Wege) und Bodenfunktion für Schadstoffbindung und – umwandlung. Erhebliche Zielkonflikte auch mit Lebensräumen von streng geschützten Arten, z.T. auch FFH-Arten, z.B. Steinkauz, Rebhuhn, Halsbandschnäpper, Wendehals.

Aufgrund der Vorbelastungen im hochverdichteten und stark zerschnittenen Siedlungsraum zwischen Stuttgart und Ludwigsburg ist eine Straßen-Neutrassierung in diesem Bereich absurd.

c) Neue Vorhaben – Weiterer Bedarf (WB)

Der BUND akzeptiert die Einstufung der aufgeführten Projekte als sachgerecht. Sollte im weiteren Verfahren eine Höherstufung von Projekten beabsichtigt werden, bitten wir um eine neue Beteiligung, um unsere Aspekte ins Verfahren einbringen zu können.

IV Stellungnahme zu Einzelprojekten im Bereich des Verkehrsträgers „Wasserstraße“

Im Bereich Wasserstraße ist Baden-Württemberg nur durch den geplanten Ausbau der Neckarschleusen zwischen Mannheim und Plochingen betroffen. Der BUND lehnt das Projekt ab, es ist ersatzlos aus dem Vordringlichen Bedarf zu streichen. Folgende Gründe sind hierfür maßgebend:

- Fehlende Wirtschaftlichkeit:
Das Nutzen-Kosten-Verhältnis beträgt laut Projektdossier 0,7, damit ist das Vorhaben extrem unwirtschaftlich.
- Fehlender Verkehrsbedarf:
 - a) Im Projektdossier wird unter 1.6 die Verlagerungsmenge von der Straße mit 0 angegeben. Also wofür die Ausgaben?
 - b) In den Unterlagen werden zwar Frachtmengen angegeben, aber keine zeitliche Entwicklung dargestellt. Tatsächlich haben die auf dem Neckar transportierten Tonnagen seit den 70er Jahren sehr deutlich abgenommen. Das ist auch nicht erstaunlich: Schifftransport eignet sich vor allem für Massengüter. Während das Wirtschaftswunder der Nachkriegszeit noch von der Schwerindustrie getragen wurde, spielen heute immer kleinere

Produkte eine Rolle, die schnell und pünktlich ankommen müssen – das geht kaum per Schiff. Durch die Decarbonisierung wird ein Haupt-Frachtgut wegbrechen, die Kohle.

- Das Ziel, Frachtschiffe ohne Umladen von Duisburg bis Plochingen fahren zu lassen, ist kaum erreichbar, weil Container auf dem Rhein 3-lagig transportiert werden, unter der historischen Heidelberger Brücke aber nur 2 Lagen durchpassen.
- Ein Ausbau für 135-m-Schiffe bedeutet nicht nur eine Verlängerung der Schleusenkammern, sondern auch eine Neuanlage von Wendestellen. Diese haben i.d.R. erheblich größere Eingriffe in die Ufer zur Folge. Diese Eingriffe werden in der Bewertung nicht berücksichtigt.
- Der mit hohen öffentlichen Zuschüssen vor wenigen Jahren gebaute Containerhafen Heilbronn lag über ein Jahr aus wirtschaftlichen Gründen still. Ein Indiz dafür, dass die Prognosen über die Verkehrsbedeutung des Neckars zu optimistisch sind.

Für eine Berücksichtigung unserer Stellungnahme wären wir dankbar und stehen für Gespräche und Rückfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Sylvia Pilarsky-Grosch
Landesgeschäftsführerin

