

Landesnaturschutzverband BW · Olgastraße 19 · 70182 Stuttgart

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Baden-Württemberg
Herrn Minister Winfried Hermann
Hauptstätter Str. 67
70178 Stuttgart

Bearbeitung
Dr. Anke Trube
Geschäftsführerin

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom
Az 24-3941.20, 2.07.2012
ke.trube@lnv-bw.de

Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom
mvi-L-Straßen-priorität2012-LNV

Telefon/E-Mail
0711/248955-23, an-
Stuttgart, 05.10.2012

Anhörung zum Maßnahmenplan „Straße“ des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg

Sehr geehrter Herr Minister Hermann,

der LNV dankt für die Zusendung der Unterlagen zum Maßnahmenplan des Generalverkehrsplans 2010 (GVP), Teil (Landes-)Straßen, und die damit verbundene Möglichkeit zur Stellungnahme.

Diese LNV-Stellungnahme erfolgt zugleich auch im Namen der nach §3 und 5 UmwRG bzw. §67 NatSchG BW anerkannten Natur- und Umweltschutzverbände AG Die NaturFreunde, Landesfischereiverband, Landesjagdverband, Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Schwäbischer Albverein und Schwarzwaldverein sowie im Namen des VCD Baden-Württemberg.

Der LNV begrüßt zwar grundsätzlich einen GVP-Maßnahmenplan für Straßen, der nach Prioritäten und Finanzierbarkeit sowie nach objektiven, sachlichen und nachvollziehbaren Kriterien erstellt werden soll. Der vorgelegte Entwurf erfüllt diesen Anspruch allerdings zum Großteil nicht. Er lässt auch nicht erkennen, dass sich die Straßenbauverwaltung der Verantwortung stellt, die ihr als Hauptverursacher der meisten unserer Umweltprobleme (Luftverunreinigung, Lärm, CO₂-Ausstoß, Landschaftszerschneidung, Naturzerstörung usw.) zukommt.

- **Der LNV beantragt daher, den vorgelegten Entwurf eines Maßnahmenplans „Landesstraßen“ zurückzuziehen.** Der LNV empfiehlt, **für die kommende 10 jährige Laufzeit des Maßnahmenplans auf Neu- und Ausbaumaßnahmen zu verzichten** und zunächst den Sanierungsstau zu beheben, auch durch Umschichtung von Finanzmitteln für Neu- und Ausbau.
- Für Ortsumfahrungen erwarten wir, dass die abgeschlossene Lärmaktionsplanung vorliegt, die aufzeigt, ob eine Lärmentlastung auch ohne Neubaumaßnahme erzielt werden kann. Eine Lärmaktionsplanung sollte zwingende Voraussetzung sein, bevor überhaupt eine Ortsumgehung angedacht und geplant wird.
- Wir bitten um einen **Stopp** aller laufenden und neuen **Straßenplanungen**¹ bis sinnvolle und nachvollziehbare Kriterien bzw. deren Grenzwerte für Baunotwendigkeiten erarbeitet wurden. Die vorgelegten sind hierfür weitgehend nicht geeignet.

Wir begründen dies wie folgt:

Zum einen wurden nicht nur aktuelle Bedarfsmeldungen in den Entwurf aufgenommen. Vielmehr wurden alle noch nicht realisierten Maßnahmen aus dem GVP 1995 übernommen und dies auf z.T. völlig veralteter Daten- und Kostenbasis. Dies geschieht entgegen den ausdrücklichen Forderungen des Rechnungshof BW, keine automatische Übernahme der Altprojekte zu tätigen² und ausnahmslos alle Projekte auf den Prüfstand zu stellen³.

Zum anderen wurden die Entscheidung für „Neu-/Ausbau“ oder Verzicht darauf wie in den vergangenen Jahrzehnten nach zweifelhaften straßenverkehrlichen Kriterien vorgenommen (Belastungswert, Ausbauwert).

Demnach ist eine Ausbaunotwendigkeit ab einem Belastungswert von 4.500 Fahrzeugen pro 24 h gegeben und erreicht bereits bei 10.000 Fz/24 h höchste Dringlichkeit. Damit definiert die Verkehrsverwaltung eine Ausbaunotwendigkeit knapp über der durchschnittlichen Belastung einbahniger L-Straßen (4.200 Fz/24 h) und ignoriert, dass auf solchen Straßen gut 15.000 Fahrzeuge/24 h bewältigt werden können⁴ (Näheres s.u.).

Beim Ausbauwert wird als Ziel eine angeblich „raumordnerisch gewünschte Mindestreisegeschwindigkeit“ angesetzt⁵ und Straßenausbau für alle Abschnitte gesehen, auf denen keine 100 km/h erreicht werden können. Dies obwohl die StVO 100 km/h nur als absolute Höchstgeschwindigkeit zulässt (Näheres s.u.). Der durch die damit verbundene Verkehrsbeschleunigung zusätzlich induzierte Verkehr wird nicht berücksichtigt, deren negative Wirkungen auf Umwelt, Gesundheit, Energieverbrauch entsprechend ebenfalls nicht.

¹ Siehe für Liste der laufenden Planungen die Landtagsdrucksache 15/308 vom 20.07.2011

² Beitrag 7, Denkschrift 2009, S. 48 Mitte

³ Beitrag 24, Denkschrift 2012, S. 195 oben

⁴ LT 15/288 vom 14.07.2011

⁵ Siehe S. 1 der „Ausführlichen Erläuterungen zu angewandten Kriterien“

Der LNV sieht derartige Indikatoren bzw. Kennwerte⁶ nicht als sachlich an.

Das geforderte nutzwertanalytische Verfahren kam nur zur Priorisierung innerhalb der ansonsten von den Regierungspräsidien festgelegten Gruppen „Neubau“ und „Ausbau ...“ zur Anwendung.

In der Folge soll von insgesamt 734 Vorhaben nur bei nur bei 211 dauerhaft auf einen Ausbau verzichtet, bei allen anderen daran festgehalten werden. Bei Ortsumfahrungen als Neubauten werden sogar alle 176 Projekte beibehalten. Projekte aus laufenden Programmen (Impulsprogramm, Bauprogramm, Konjunkturprogramm) wurden gar nicht geprüft, Projekte unter 0,5 Mio. Euro Kosten ebenfalls nicht⁷. Eine kritische Überprüfung aller Planungen erfolgte also nicht! Der LNV lehnt dieses Vorgehen ab.

Im Entwurf des Maßnahmenplans befinden sich ferner Projekte wie die L 115 Ortsumfahrung Eichstetten-Bötzingen, für die Frau Staatssekretärin Dr. Splett am 8.3.12 die "Projektgruppe Verkehrskonzept südöstlicher Kaiserstuhl" unter Leitung von Frau Regierungspräsidentin Schäfer ins Leben gerufen hat. Mit dem vorliegenden Entwurf des Maßnahmenplans Straßen würden Fakten geschaffen, ohne das Ergebnis des Runden Tisches abzuwarten.

Geplant werden auch Projekte wie die L123 Ortsumfahrung Staufen, die in einen der unzerschnittenen verkehrsarmen Räume über 100km² Größe eingreifen dürfte, obwohl dessen Erhalt ein verbindliches Ziel der Raumordnung ist (Ziel 5.1.2 Landesentwicklungsplans 2002). Es fand keine Überprüfung der Projekte auf Widerspruch zu Zielen der Raumordnung oder Zielen des Klima-, Natur- und Umweltschutzes statt.

Vollkommen unverständlich und nicht nachvollziehbar ist die Einstufung der L 1134 Ortsumfahrung Mönshheim an erster Stelle der Prioritätenliste. Die Ortsdurchfahrt Mönshheim ist nur mittelmäßig belastet, die Belastungen lassen sich problemlos durch bauliche und verkehrslenkende Maßnahmen an Ort und Stelle verringern. Gerade diese Ortsumfahrung zeigt beispielhaft die Unsinnigkeit vieler Ortsumfahrungen auf: Verbunden mit hohen Umweltschäden und hohen Kosten werden nur geringe Entlastungswirkungen (durch Verlagerung) erreicht.

Dem Entwurf des Maßnahmenplans fehlen zudem jegliche Aussagen und Prüfungen, wie das Verkehrsministerium damit seine eigenen Ziele laut GVP 2010 (allg. Teil) erreichen und seinen Beitrag zur Umsetzung von Querschnittszielen leisten will. Einige der wichtigsten Ziele wären:

- Umsetzung der Leitmotive des GVP 2010 („Kurze Wege“, „Intelligente Verknüpfung der Verkehrsträger“, „Reduktion der Umweltbelastungen“, S. 10/11 GVP 2010),

⁶ Diese wurden „in Absprache mit dem Auftraggeber“ festgelegt, S. 8 des SuS-Gutachtens 2009

⁷ S. 27 des SuS-Gutachtens von 2009

- die Energie- und Klimaschutzziele des Landes (z.B. Minderung des CO₂-Ausstoßes um mind. 25 % bis 2020, um mind. 80 % bis 2050)
- Umweltziele des Umweltplans 2007 und diverser EU-Richtlinien zum Umweltschutz (Luft, Lärm, usw.)
- Naturschutzziele wie Erhaltung der Biologischen Vielfalt, Natura 2000 u.a. insbesondere über die Wiedervernetzung von Lebensräumen (Biotopverbundkonzeption BW 2012, Generalwildwegeplan BW 2010, Oberflächengewässer)
- Erhaltung der Erholungsräume der Bevölkerung
- Haushaltskonsolidierung, Schuldenabbau und Umsetzung diverser Forderungen des Rechnungshofs BW (s.u.).

Der LNV vermisst ferner folgende notwendigen Pläne und deren Umsetzung

- ein Konzept für den Umbau der Ortsdurchfahrten und der Vorfeldstraßen (Straßen bis Tempo 70 in der Nähe von Siedlungen), die in der Baulast des Landes liegen, nach dem aktuellen FGSV-Regelwerk RASSt 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen)⁸. Gemessen an den Regelwerken müssen viele Ortsdurchfahrten und Vorfeldstraßen als Fehlkonstruktionen bezeichnet werden. Der Umbau ist in vielen Fällen mit geringem Aufwand möglich und sollte bei anstehenden Umbau- und Erneuerungsmaßnahmen zur Pflicht gemacht werden.
- einen Plan, wie die bis heute nicht realisierten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für L-Straßenbauten seit 1995 endlich umgesetzt, in ihrer Funktionsfähigkeit geprüft, verbindlich in das Kompensationskataster aufgenommen und langfristig gesichert werden
- einen Rückbauplan nicht mehr benötigter L-Straßen oder solcher, die rückgestuft werden können
- einen Plan mit Prioritätenliste fehlender Querungshilfen für Wildtiere und sonstiger Wiedervernetzungselemente im L-Straßenbestand (siehe Arbeiten des Regierungspräsidiums Stuttgart), einschließlich Flächensicherung von Wanderkorridoren und Lebensräumen im Hinterland der Straßen
- einen Plan, wie mit dem Ausbau von Kreis- und Gemeindestraßen umgegangen wird, die nach GVFG bzw. Entflechtungsmitteln gefördert wurden und für die nach ihrem Ausbau ein Antrag auf Hochstufung zur L-Straße gestellt wird
- ein Monitoringkonzept für ein modernes Verkehrsmanagement, das das Infrastrukturnetz in gutem Zustand erhält, aber aus Umwelt-, Gesundheits- und ökologischen Gründen minimiert sowie seine effiziente Nutzung optimiert; denn je höher der Verkehrsaufwand (in Personen- oder Tonnenkilometer),

⁸ Die wesentlichen Inhalte der RASSt 06 finden sich bereits in den älteren Regelwerken EAE 85 und EAHV 93

umso schlechter steht es um die Effizienz und Organisation einer Gesellschaft, auch in energetischer Hinsicht

- Kriterien, wann die Straßenverwaltung überhaupt noch Planungen von Neu- und –ausbaumaßnahmen vornimmt.
- die Prüfung der Auswirkungen abnehmender Ölreserven (Peak-Oil / sowie einer zu erwartenden weltweiten Ressourcenknappheit) und einer daraus resultierenden geänderten Mobilitätskultur.

Die Landesverwaltung hat sich mit dem vorgelegten Entwurf des Maßnahmenplans Straßen auch nicht an die Empfehlungen und Forderungen des Rechnungshofs BW der letzten Jahre gehalten, denn es fehlen:

- eine kritischen Prüfung aller geplanten oder in Planung befindlichen Vorhaben auf Notwendigkeit⁹ und dies anhand aktueller Daten (s.o.)
- der absolute Vorrang der Straßenerhaltung vor Neu- und Ausbau¹⁰
- Konsequenzen aus der jahrzehntelangen missbräuchlichen Verwendung von Erhaltungsgeldern für Straßenneubauten, nur weil die entsprechenden Haushaltstitel mit einer gegenseitige Deckungsfähigkeit ausgestattet sind¹¹
- Umbau der Straßenbauverwaltung in eine Verwaltung für Straßenerhaltungsmanagement mit Schlüsselfunktion der Landesstelle für Straßentechnik¹².

Der LNv hält Straßenneu- und –ausbau für nicht mehr notwendig, sondern sieht allenfalls noch punktuelle Optimierungsmöglichkeiten an einzelnen Stellen. Dies ausschließlich unter der Bedingung, dass diese verkehrsmengen- und flächenneutral erfolgen. Für diesen vereinzelt Optimierungen sind die vorgelegten Beurteilungskriterien jedoch ungeeignet.

Die nähere Begründung unserer Stellungnahme entnehmen Sie bitte den anhängenden Ausführungen, die Teil dieser LNv-Stellungnahme sind.

Wir erwarten eine angemessene Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Für Gespräche und Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Reiner Ehret
Vorsitzender

⁹ Beitrag 24, Denkschrift 2012 des Rechnungshofs BW, S. 195 oben

¹⁰ Beratende Äußerung des Rechnungshofs 2009, S. 4 unten

¹¹ Berat. Äußerung Rechnungshof 2009, S. 25 oben und Beitrag 24 Denkschrift 2012, S. 195 Mitte

¹² Beitrag 11 der Denkschrift 2012, S. 111 oben und S. 112

LNv-Stellungnahme, ausführlicher Teil, zur
Anhörung zum Maßnahmenplan „Straße“
des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg (Stand 2.7.2012)

Inhaltsverzeichnis

Kriterien für Aus- und Neubaunotwendigkeit von Landesstraßen	6
Kriterium Belastungswert.....	8
Kriterium Ausbauwert	8
Kriterium Zustandswert.....	9
Zum Bericht an den Landtag, LT 15/1999 vom 29.06.2012	9
Zu 2) Grundlagen.....	9
Zu 3) Bewertung und Priorisierung	10
Zu 4) laufende Bauprogramme.....	10
Zu 5) Maßnahmenplan Landesstraßen	11
Verbesserungsvorschläge des LNv	11
Zur Mängelanalyse: Weitere Kriterien	13
Kriterium Sicherheitswert.....	13
Kriterium Umweltwert.....	13
Zu Kriterien für Neubaumaßnahmen (OU)	13
Kriterium Entlastung Mensch.....	14
Kriterium Flächenverbrauch	15
Kriterium Kosten	15
Kriterium Umwelt	16
Kriterium Verkehrsverlagerung.....	18
Finanzierbare Verkehrspolitik	19
Zu konkreten Straßenbauvorhaben	20

Kriterien für Aus- und Neubaunotwendigkeit von Landesstraßen

Die Anmeldung von Neu- und Ausbaubedarf an Landesstraßen und die Einteilung in diese beiden Gruppen erfolgt allein durch die vier Regierungspräsidien¹³. Angemeldet wurden alle noch nicht realisierten Maßnahmen des GVP 1995 und neu angemeldete Maßnahmen. Die Kriterien werden lediglich herangezogen, um innerhalb dieser genannten Gruppen eine Reihenfolge nach Dringlichkeit zu erzeugen.

Allein die angemeldete Zahl von 734 Aus- und Neubaumaßnahmen im Land muss kritisch hinterfragt werden. Es ist unglaublich, dass in einem bereits so gut erschossenen und dicht mit Straßen zerschnittenen Land wie Baden-Württemberg

¹³ Seite 5 und 26 (Kap. 4) des SuS-Gutachtens von 2009

immer noch ein so hoher Straßenbaubedarf bestehen soll.

Wie lang, fragt man sich, wird dann erst die Liste der gewünschten Kreis- und Gemeindestraßen ausfallen?

Anders als beim Bundesverkehrswegeplan wird nicht der Nutzen der neuen Trasse berechnet, sondern der Mangel der bestehenden bewertet, ein akzeptabler Ansatz. Problematisch und vom LNV nicht akzeptiert wird jedoch die Festlegung der maßgeblichen Indikatoren „Belastungswert“ und „Ausbauwert“ bzw. deren Grenzwerte.

Nicht nur die Grenzwertsetzung für den Belastungswert verwundert, denn ab 4500 Fahrzeugen/24 h wird eine Ausbaunotwendigkeit gesehen, ab 10.000 Fahrzeugen/24 h sogar eine dringende, obwohl Landesstraßen ohne Probleme 15.000 Fahrzeuge/24 h bewältigen können und die Durchschnittsbelastung auf Landesstraßen bei 4200 Fahrzeugen /24 h liegt (Näheres s.u.).

Auch das Kriterium „Ausbauwert“ und seine Grenzwertsetzung müssen diskutiert werden. Nach dem Gutachten 2009 besteht für alle Straßen ein schlechter Ausbauwert, auf denen aufgrund ihrer Breite oder Kurvigkeit keine „raumordnerisch gewünschte Mindestreisegeschwindigkeit“ von 100 km/h nicht erreichbar ist.

Diese beiden Kriterien entscheiden jedoch über die Eingruppierung von angemeldeten Maßnahmen in die Gruppen „Ausbaumaßnahmen“, „Sanierungsmaßnahmen mit Ausbauperspektive“ und „Sanierung ohne späteren Ausbau“ (Gutachten 2012).

Zitat aus diesem Gutachten 2012:

„Für die Einteilung in die drei Untergruppen sind die Kriterien Verkehrsbelastung, Ausbau- und Zustandswert am geeignetsten. Für die Klassengrenzen wurde folgende Einteilung gewählt:

0-40 Punkte = hoch oder schlecht (s)

41 und 59 Punkte = mittel (0)

60-100 Punkte = gering oder gut (g)

Somit wird jede Maßnahme entsprechend ihrer Punktzahlen für die herangezogenen Kriterien in die Klassen hoch/schlecht, mittel oder gering/gut eingestuft. Je nach Kombination dieser Klassen erfolgt eine Zuordnung in die Kategorien Ausbau-, Überbrückungs- oder Sanierungsmaßnahmen wie in Tabelle 2 dargestellt.“

Ausbaumaßnahmen	Sanierungsmaßnahmen mit Ausbauperspektive	Sanierungsmaßnahmen ohne späteren Ausbau
s-s-s, s-s-0, s-s-g s-0-s, - , s-0-g - , s-g-0, s-g-g 0-s-s, 0-s-0, 0-s-g 0-0-0, 0-0-g, 0-g-g g-s-0, g-s-g g-0-g g-g-g	- , s-0-0, - s-g-s 0-g-s, 0-g-0 g-s-s g-0-0	0-0-s g-0-s, g-g-s, g-g-0

Tabelle 2: Zuordnung der Klassen zu den Kategorien (Reihenfolge: Belastung-Ausbau-Zustand)

[LNV-Anmerkung: Sortierung innerhalb der Spalten vom LNV geändert, um die sachlich nicht nachvollziehbare Spalteneinteilung deutlicher aufzuzeigen]

Der Zustandswert kann hier außer Betracht bleiben, weil notwendige Sanierungsmaßnahmen für die Frage der Ausbaunotwendigkeit eigentlich Rolle spielen sollten. Nach dieser Einteilung werden selbst gut ausgebaute Straßen mit geringem Verkehrsaufkommen nochmals ausgebaut. Der LNV fordert das MVI auf, diese nicht nachvollziehbare Einteilung zu ändern.

Kriterium Belastungswert

als Verkehrsstärke im betrachteten Verkehrsabschnitt laut Straßenverkehrszählung 2010; Punkteverteilung linear ab 4.500 Fz/24 h mit 100 Punkten bis 10.000 Fz/24 h mit 0 Punkten)

Die zugrunde gelegten DTV-Werte für „kein Ausbau notwendig“ (bei < 4500 Fz/24 h) und „Ausbau dringend notwendig (> 10.000 Fz/24 h) sind kaum brauchbar, da einbahnige L-Straßen problemlos 15.000 Fz/24 h bewältigen können¹⁴. Die durchschnittliche Verkehrsbelastung bestehender Landesstraßen liegt zudem bei 4200 Fahrzeugen/Tag, so dass ein grundsätzlicher Ausbaubedarf ab 4500 Fahrzeugen völlig überzogen ist.

Der Ausbau einer Landesstraße reduziert im Übrigen den DTV nicht. Wendet man das Kriterium auf bereits ausgebaute L-Straßen an, würde die gleiche Ausbaunotwendigkeit resultieren, was die Unbrauchbarkeit des Kriteriums zeigt.

Seit Jahrzehnten wird in der Straßenbauverwaltung zudem ignoriert, dass durch Ausbau einer Straße höhere Reisegeschwindigkeiten gefahren und längere Wege zurückgelegt werden, also zusätzlicher Verkehr induziert wird. Dieser reduziert die angeblichen Vorteile des Ausbaus so stark, dass der Sinn der Ausbaumaßnahme in Frage gestellt werden muss.

Kriterium Ausbauwert

Über 30 % Kurvigkeit + 70 % Querschnittsbreite bei einer Sollgeschwindigkeit von 100 km/h

Die Maßnahmenliste Landesstraßen zielt darauf ab, das Reisetempo zu erhöhen. Denn die Bewertung der Straßen im Kriterium „Ausbauwert“ (30 % Kurvigkeit + 70 % Querschnittsbreite) gehen von einer Soll-Geschwindigkeit von 100 km/h aus, also dem nach StVO auf Außerortsstraßen erlaubten absolutem Maximum. Die Befahrbarkeit einer kurvigen Strecke mit lediglich 50 km/h oder weniger wird als dringend notwendiger Ausbau (entsprechend Wert Null) beurteilt!

Im zugrundeliegenden Gutachten wird dies mit einer „raumordnerisch gewünschten Mindestreisegeschwindigkeit“¹⁵ begründet. Im LEP 2002 konnten wir nichts dergleichen finden und bitten um Quellenangabe, wo derartige Mindestreisegeschwindigkeiten rechtlich verankert sind.

¹⁴ Landtagsdrucksache 15/288 vom 14.07.2011

¹⁵ Siehe S. 1 der „Ausführlichen Erläuterungen zu angewandten Kriterien“

Der LNV kann eine Zielsetzung „Maximierung des Reisetempos“ nicht akzeptieren und lehnt ein entsprechendes Kriterium zum Nachweis von Straßenausbaunotwendigkeiten ab. Ziel und Kriterium widersprechen auch dem GVP 2010 und seinen Leitideen selbst:

- so Leitmotiv 1 „Kurze Wege“, weil höhere Geschwindigkeiten grundsätzlich im Mittel zu längeren Wegstrecken führen
- und Leitmotiv 3 „Reduktion der Umweltbelastungen“, weil höhere Reisegeschwindigkeiten sowie durch sie induzierter Verkehr zu zusätzlichen Umweltbelastungen bei Lärm, Luft, CO₂, Zerschneidung, Flächenverbrauch usw. führen.

Kriterium Zustandswert

Über Substanzwert = Schadenswert (Oberflächenschäden) und Gebrauchswert nach ZEB 2007/2008 Die Anwendung bei Neubauvorhaben ergibt keinen Sinn. Außerdem wäre das Zugrundelegen der ZEB 2012 wünschenswert, um auf der Grundlage aktueller Daten eine Entscheidung für den Zeithorizont ab 2015 treffen zu können.

Zum Bericht an den Landtag, LT 15/1999 vom 29.06.2012

Die Landtagsdrucksache war Teil des MVI-Anhörungschriftens vom 2.7.2012:

Zu 2) Grundlagen

Unberücksichtigt bleibt bei den zugrunde gelegten Daten, dass sich durch diverse Baumaßnahmen wie Ausbau von Bundesstraßen seit 1995 die Verkehrsströme geändert haben und viele Maßnahmen daher nicht mehr notwendig sind oder aus anderen Gründen nicht mehr verfolgt werden. Auch alternative Planungen der Gemeinden wurden offenbar nicht berücksichtigt. Teilweise würden die geplanten Ausbauvorhaben Verkehr von Bundesstraßen zurück auf Landesstraßen lenken (Beispiele s. u. bei „Zu konkreten Straßenbauvorhaben“).

Der LNV lehnt Straßenbauprojekte parallel zu Autobahnen und Bundesstraßen ab, ebenso wie solche parallel zu einer bestehenden Schienenanbindung, weil sowohl Güter- als auch Personenverkehr auf die Schiene gelenkt werden sollte und öffentliche Investitionen beim ÖPNV nicht durch Parallelinvestitionen in den Straßenbau in ihrer Wirkung wieder zunichte gemacht werden sollen.

Wir lehnen ferner jeglichen Landesstraßen(aus)bau parallel zu den Schifffahrtswegen auf Rhein und Neckar ab, weil die Gütertransportmengen dort seit Jahren aufgrund der Konkurrenz der Straße rückläufig sind. Die geplante Neckarschleusenverlängerung macht nur Sinn, wenn der Straßengüterverkehr aktiv und passiv auf das Schiff umgelenkt wird. Straßenausbau bewirkt das Gegenteil.

Mit keinem Wort geht der Maßnahmenplan „Straßen“ auf den allgemeinen Teil des Generalverkehrsplans 2010 und die dort genannten drei Leitmotive (S. 11) ein. Der LNv erwartet dies jedoch von der Straßenbauverwaltung

Verkehr und Gesellschaft; Leitmotiv 1 „Kurze Wege“

„... Eine moderne Verkehrs- und Umweltpolitik muss darauf abzielen, kurze Wege zu ermöglichen, insbesondere durch kompakte Siedlungsstrukturen, Innenentwicklung und die Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe“.

Verkehr und Wirtschaft, Leitmotiv 2 „intelligente Verknüpfung der Verkehrsträger“

„... Eine moderne und effizient zu nutzende Verkehrsinfrastruktur ist hierfür eine wesentliche Voraussetzung. Dabei werden die konsequente Nutzung und die intelligente Verknüpfung von Straße, Schiene, Binnenwasserstraße und Luftverkehr zunehmend wichtiger.“

Verkehr und Umwelt, Leitmotiv 3 „Reduktion der Umweltbelastungen“

„... Der Ausstoß an Luftschadstoffen und klimaschädlichen Treibhausgasen, der Verkehrslärm, die Flächeninanspruchnahme und die Landschaftszerschneidung durch die Verkehrswege mit den dadurch bedingten negativen Folgen für die Biodiversität sowie die Belastungen des Bodens und der Gewässer sind wesentliche Auswirkungen. Diese müssen auf ein umwelt- und sozial-verträgliches Maß reduziert werden.“

Zu 3) Bewertung und Priorisierung

Neben der oben bereits genannten Kritik an den Indikatoren „Belastungswert“ und „Ausbauwert“ und ihrer Grenzwertfestlegung sind weitere Defizite zu nennen:

Der Bearbeitungsstand des Straßenbauvorhabens wird nicht genannt. Damit sind Aktualität von Planung und Kostenabschätzung in Frage zu stellen. Bei OU wird der Verlust an ortsnaher Erholungsmöglichkeit nicht berücksichtigt.

Zu 4) laufende Bauprogramme

Der LNv kritisiert, dass die laufenden Straßenbauprogramme (Landesstraßenbauprogramm 2008 und Impulsprogramm mit zusammen 69 Vorhaben) ohne weitere Prüfung auf Sinn und Notwendigkeit umgesetzt werden sollen. Wir fordern ebenso wie der Rechnung, alle Vorhaben auf den Prüfstand zu stellen. Dazu gehören auch die Aus- und Neubaumaßnahmen unter 0,5 Mio. Euro Kosten¹⁶, zumal ihre Kostenschätzung veraltet sein dürfte, die Projektkosten also zwischenzeitlich über dieser Schwelle liegen dürften. Dazu gehören auch alle derzeit in Planung oder in Baureifplanung befindlichen Projekte¹⁷.

Nicht hinnehmbar ist auch, dass die laufenden Impuls- und Straßenbauprogramme mit rund 150 Mio. Euro aus Kap. 1304 und damit aus den Geldern für Erhaltungsmaßnahmen statt denen für Neubaumaßnahmen finanziert werden sollen.

¹⁶ S. 27 oben im SuS-Gutachten 2009 (Kap. 4)

¹⁷ Siehe für Liste der laufenden Planungen und Baureifplanungen in der Landtagsdrucksache 15/308 vom 20.07.2011, darunter auch Bebauungsplanverfahren ohne Ablauffristen und per „Spatenstich“ begonnene.

Rückzahlungen für das Konjunkturprogramm in Höhe von 23,3 Mio. Euro (MVI-PM vom 09.07.2012) sollten aus LNv-Sicht ebenfalls aus dem Etat für Neubaumaßnahmen, nicht aus dem für Erhaltungsmaßnahmen finanziert werden.

Der LNv fordert in diesem Zusammenhang, die Vorhaben L 205 neu OU Bermatingen und L 205 neu OU Neufrach-Süd aus dem Impulsprogramm zu nehmen. Diese sind weder notwendig noch gut durchdacht und sie sind bis heute nicht planfestgestellt. Es hat den Anschein, dass sie nur deshalb in das Programm aufgenommen wurden, damit auch das Regierungspräsidium Tübingen dort mit Projekten vertreten ist. Wir weisen nochmals darauf hin, dass das Impulsprogramm finanziell weit überzogen ist.

Zu 5) Maßnahmenplan Landesstraßen

Dem Leitsatz „Ausbau vor Neubau“ wurde entgegen der Behauptung des MVI ebenfalls nicht entsprochen. Denn die (erhofften) 380 Mio. Euro für 10 Jahre Laufzeit sollen zu gleichen Teilen von je 160 Mio. Euro auf Neubau- und auf Ausbaumaßnahmen verteilt werden.

Keine Aussage wird getroffen, mit wie viel Erhaltungsmitteln das MVI in diesen 10 Jahren rechnet. Der Landtagsdrucksache 15/288 vom 14.07.2011 ist ein Bedarf von mind. 1800 Mio. Euro für 2008 bis 2023 oder 100 Mio. Euro /Jahr zu entnehmen. Dies entspricht den Berechnungen des Rechnungshofs.

Im Übrigen begrüßt der LNv, dass ein mittelfristiges Erhaltungsprogramm auf Basis der ZEB 2012 erstellt werden soll.

Unverständlich und inakzeptabel ist es auch, dass planerisch weit fortgeschrittene Maßnahmen in den Maßnahmenplan übernommen werden, selbst wenn sie nach Anwendung der Kriterien nicht zu berücksichtigen wären. Der LNv erwartet, dass alle Projekte auf den Prüfstand gestellt werden. Da das Land Auftraggeber der Planung ist und war, kann es Planungsaufträge und erteilte Planfeststellungsbeschlüsse auch zurückziehen bzw. aufheben. Dies dürfte in jedem Fall kostengünstiger sein als die Umsetzung der Maßnahme. Entsprechendes gilt für Großprojekte über 15 Mio. Euro.

Verbesserungsvorschläge des LNv

Die verkehrlichen Grundsätze aus Sicht des LNv haben wir bereits in unserer LNv-Stellungnahme vom 7.11.2008 zur Fortschreibung des GVP 2010-2025 dargelegt. Hier daher nur das Wichtigste in Kürze:

Als Instrumente zur Erreichung der Ziele einer intelligenten und nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätspolitik sehen wir hauptsächlich:

- Umsteuern von reagierender (an Nachfrage orientierter) hin zu steuernder Verkehrspolitik
- Einführung wirksamer Kontrollinstrumente der Auswirkungen von Straßenneu- und -ausbau auf gefahrene Geschwindigkeiten, Verkehrsmengen, Umweltfolgen und Folgekosten
- Entschleunigung: langsam ist besser
- Sicherheit durch Verkehrsmischung
- Öffentlicher Verkehr ist in dem Maße sinnvoll und notwendig, in dem er den MIV ersetzt. Auch er muss so umweltschonend wie möglich sein.
- Das Richtige fördern: Vorfahrt für Fußgänger und Radfahrer
- Flugverkehr - insbesondere in den nationalen Grenzen - können wir uns nicht mehr leisten.

Eine der Hauptschwächen bisheriger GVPs war die nachfrageorientierte Verkehrspolitik beim motorisierten Individualverkehr (MIV), der auch den Straßengüterverkehr beinhaltet. Eine nachfrageorientierte Verkehrspolitik wäre dann hinnehmbar, wenn die Auswirkungen des MIV hauptsächlich positiv oder zumindest neutral wären. Dem ist nicht so. Schon seit Jahrzehnten ist das Optimum überschritten, es überwiegen die negativen Effekte des zunehmenden MIV. Der gesamtgesellschaftliche Grenznutzen neuer Straßen ist längst nicht mehr positiv.

Schwerpunkt der Straßenfinanzierung muss beim Erhalt des Straßennetzes liegen sowie bei der Verbesserung beim

- Klimaschutz, also absolute Minderung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen
- Lärmschutz
- Naturschutz (Wiedervernetzung von Lebensräumen nicht nur über Grünbrücken und Kleintierdurchlässe)
- Verkehrssicherheit
- Flächenschutz, auch über Rückbau überdimensionierter Straßen.

Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung tragen in allen diesen Themenfeldern zu Verbesserungen bei.

Dass der vorgelegte Maßnahmenplan seinen positiven Beitrag zu den obigen Schutzgütern leistet, ist mit einer strategischen Umweltprüfung (SUP) nach der EU-Richtlinie 2001/42/EG nachzuweisen. Diese SUP fehlt bislang.

Zur Mängelanalyse: Weitere Kriterien

(LNV-Anmerkungen zu Belastungswert, Ausbauwert und Zustandswert s.o.)

Kriterium Sicherheitswert

(50 % Unfallrate, fahrleistungsbezogen, 50 % Unfalldichte, Streckenbezogen)

Die Erhöhung der gefahrenen Geschwindigkeiten (s.o.) führt zu mehr und schweren Unfällen und steht damit im Widerspruch zu Sozialzielen (Gesundheit, Unversehrtheit usw.). Daher sollte eine verantwortungsvolle Verkehrspolitik auf Geschwindigkeitsreduktion und geringe Unterschiede in den gefahrenen Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer setzen (Verstetigung des Verkehrsflusses auf niedrigem Niveau).

Es ist absurd, höhere Fahrgeschwindigkeiten als Ziel vorzugeben und zu behaupten, dies würde für mehr Sicherheit im Verkehr sorgen. Auch hier muss die Unfallrate des durch den Ausbau induzierten Verkehrs mit berücksichtigt werden.

Da auch eine Neubautrasse keine Unfallrate von 0 aufweist, ist es nicht korrekt, einen Zielwert von 0 Unfällen zugrunde zu legen.

Kriterium Umweltwert

Über die Lage der Alttrasse im Wasserschutzgebiet nach WSG-Zonen

Das Kriterium lässt außer Beachtung, in welcher WSG-Schutzzone die neue Trasse verlaufen würde, ob mit der Verlegung also überhaupt ein nennenswerter Vorteil entstünde.

Zu Kriterien für Neubaumaßnahmen (OU)

Ob eine neue Ortsumgehung gebaut werden soll oder nicht, entscheiden allein die Regierungspräsidien nach nicht näher erläuterten Kriterien.

Zitat aus dem SUS-Gutachten 2012: „Entsprechend ihrer Maßnahmenart werden die Maßnahmen in einem ersten Schritt in diese drei Gruppen eingeteilt“

[LNV-Anmerkung: gemeint sind 1) Ortsumfahrungen und neue Netzelemente 2) Ausbaumaßnahmen, 3) Bahnübergangsbeseitigungen].

Im Ergebnis sollen alle 176 geplanten Ortsumgehungen gebaut werden, je nach Priorisierung aber zum Teil erst in vielen Jahren.

Bei keiner der Maßnahmen findet sich der Beschluss, dass eine Ortsumgehung aufgrund der angewandten Kriterien nicht notwendig ist. Dies ist weder nachvollziehbar noch akzeptabel und zeigt die erheblichen Mängel des Vorgehens.

Durch OU werden i.d.R. erneut Menschen belästigt, nur eben andere. Da die Fläche zwischen bisherigem Ortsrand und Umfahrung meist rasch bebaut werden, er-

schließt sich der Sinn vieler OU nicht. Auch werden derzeitige Erholungsräume der Bevölkerung zerstört. Ohne Gegenmaßnahmen wird erheblicher zusätzlicher Verkehr induziert, sowohl auf der OU als auch auf der Ortsdurchfahrt und in den Nachbarorten.

Die Vorlage eines entsprechenden, vom Gemeinderat verabschiedeten Umbauplans müsste eine Bedingung für die Realisierung der OU sein. Straßenneumittel sollten aus LNV-Sicht statt in neue OU zunächst in den Umbau der Ortsdurchfahrten investiert werden, mit dem Ziel der Entlastung von Menschen. Auf die RAS 06, die die meisten Stadtstraßen nicht einhalten (zu breit usw.) haben wir an anderer Stelle bereits hingewiesen.

Der LNV erwartet, dass vor Aufnahme einer geplanten Ortsumfahrung in den Maßnahmenplan geprüft wird, ob die Verkehrssituation durch Tempo 30, LKW-Durchfahrtsverbote und andere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung soweit verbessert werden kann, dass ein Straßenneubau verzichtbar ist. Ferner ist die Bilanz der Immissionsbetroffenheit (Luftverunreinigung und Lärm) quantitativ und qualitativ einschließlich Fernwirkungen zu erstellen.

Aufgrund der sehr viel niedrigeren Kosten der verkehrsberuhigenden Maßnahmen sind diese einem Neubau vorzuziehen, selbst wenn die dadurch zu erzielenden Entlastungseffekte im Einzelfall nicht ganz die Wirkung einer verkehrsmengenneutralen Ortsumfahrung erreichen sollten. Dafür könnten mit der gleichen Summe mehr Menschen von Lärm entlastet werden.

Die Beurteilung der geplanten OU und Ausbaustrecken erfolgt nur für die Bestandstrasse, nicht aber für die geplante neue Maßnahme. So ist aber nicht abschätzbar, ob die Ausbaumaßnahme nicht eine ebenso negative Bewertung erhält wie die Bestandstrasse und somit unnötig ist oder evtl. nur geringfügige Verbesserungen zu erzielen sind, die aber in keinem vernünftigen Verhältnis zu den Kosten stehen.

Kriterium Entlastung Mensch

Über die Länge der durchfahrenen Ortsdurchfahrt (0 km < OD < 3 km; 100-50-0 Punkte) ohne Berücksichtigung, ob es sich um Wohn- oder Gewerbegebiete handelt

Mit „Entlastung“ dürften die durch Verkehr verursachten Lärmbelastungen gemeint sein, offenbar aber nicht Luftverunreinigungen. Kostspielige Verlagerung des Problems an andere Stelle durch Neubau einer OU darf nicht die Maßnahmen erster Wahl sein. Im Umweltplan 2007 findet sich hierzu die Aussage (S. 87): *„Novellierung des Generalverkehrsplans des Landes unter besonderer Berücksichtigung der Lärmproblematik. Insbesondere soll dabei geprüft werden, ob und gegebenenfalls wo zur Reduzierung der Lärmbelastung Geschwindigkeitsbegrenzungen, lärmarme Fahrbahnbeläge, Verkehrslenkungsmaßnahmen (z. B. Durchfahrtsverbote für schwere Nutzfahrzeuge) und geänderte Straßenführungen in Frage kommen.“*

Tatsächlich fehlt dem Entwurf des Maßnahmenplans „Straßen“ jegliche Auseinandersetzung mit der Lärmproblematik. In der Praxis sind fast alle Anträge von Gemeinden, die die Pflicht zur Erstellung von Lärminderungsplänen oder Luftinhalte- oder Aktionsplänen haben, Maßnahmen zu Geschwindigkeitsbegrenzung verwehrt worden, und zwar von der Straßenbauverwaltung.

Es sollte zumindest abgewartet werden, bis die rund 400 notwendigen, erst zum Teil laufenden Lärmaktionspläne abgeschlossen sind, bei denen detaillierter Daten zur

Höhe der Lärmbelastungen und zur Anzahl der Lärmbetroffenen erhoben werden. Danach könnte man zum einen auf eine deutlich aussagefähigere Datengrundlage zurückgreifen. Zum anderen liefern die Ergebnisse der Lärmaktionspläne auch wertvolle Informationen, inwieweit ausreichende Lärmentlastungen auch ohne Neubaumaßnahmen erzielt werden können. Eine abgeschlossene Lärmaktionsplanung sollte zur Voraussetzung dafür gemacht werden, dass eine OU als Neubaumaßnahme überhaupt geprüft werden kann.

Ohne Berücksichtigung der Nutzung entlang der Ortsdurchfahrt (Gewerbegebiet?) und der Anzahl an Anwohnern der Ortsdurchfahrt wäre das derzeit gewählte Kriterium unbrauchbar.

Aus LNV-Sicht muss auch die Lage einer Landesstraße in oder am Rande von Gebieten mit Luftreinhalteproblemen zum Ausschluss für deren Neubau führen.

Kriterium Flächenverbrauch

Über Länge der Straße ohne Berücksichtigung der Breite und der Knoten und Anschlussstellen (1 km < Flächenverbrauch < 5 km; 0-50-100 Punkte)

Der LNV begrüßt die Einbeziehung des Flächenverbrauchs in die Straßenbewertung, hält die gewählte Wertung jedoch für wenig hilfreich.

Vielmehr sollte ein notwendiger Straßenneu- oder –ausbau flächenneutral gestaltet werden und von der realistischen Entsiegelungs- oder Rückbaumöglichkeit gleichen Flächenumfangs an anderer Stelle abhängig gemacht werden.

Hierbei ist die Flächengröße der Anschlüsse und Knoten einschließlich der von ihnen umschlossenen und damit isolierten Freiflächen mit zu berücksichtigen. Flächen innerhalb von Auffahrtsschleifen sind ökologisch praktisch wertlos, weil sie einen völlig isolierten Lebensraum darstellen.

Kriterium Kosten

Unabhängig von der Länge der Straße (3< KW < 12 Mio Euro; 0-50-100 Punkte)

Das Kriterium Kosten hat mit der Beurteilung von Straßenausbaunotwendigkeiten nichts zu tun. Es wäre nicht sinnvoll, beispielsweise fünf unwichtige Maßnahmen zu finanzieren, nur weil sie in der Summe günstiger sind als eine sinnvolle Maßnahme. Es sollte daher nur als abschließendes Kriterium von Seiten des MVI eingesetzt werden bei der Entscheidung, welche der als wichtig erachteten Projekte auch finanzierbar sind. Dazu sind allerdings neben den Gesamtkosten die Kosten pro realisiertem Kilometer anzugeben und pro von Lärm entlastetem Bürger sowie die zu erwartenden Unter- und Erhaltungskosten.

Die vorgelegten Kostenangaben sind z.T. völlig veraltet und stammen noch aus dem GVP 1995 und damit vor 1995. Alleine zwischen 2000 und 2011 haben die Kosten im Straßenbau um rund 22 % zugenommen¹⁸. Außerdem ist hinlänglich bekannt, dass die Kostenschätzungen im Straßenbau in keiner Weise den tatsächlichen entsprechen.

¹⁸ Statistisches Bundesamt, Preisindizes für die Bauwirtschaft, Mai 2012, S. 25

Wir fordern, dass alle Kosten neu nach aktuellem Stand und unter Einberechnung von Inflation und sonstigen Kostensteigerungen kalkuliert werden. Ferner müsste zur Sicherstellung realistischer Kostenschätzungen festgelegt werden, dass eine Kostensteigerung um mehr als das 1,5Fache der Veranschlagung bis zum Zeitpunkt des möglichen Baubeginns zum Stopp und Verzicht auf das Projekt führt.

Es fehlt die Preisangabe in Abhängigkeit der Streckenlänge. Dadurch birgt das Kriterium die Gefahr der unerwünschten Lenkungswirkung, indem Straßenausbauten abschnittsweise geplant werden, um kostengünstige Teilabschnitte zu erreichen. Dies ist bereits heute üblich und in der Entwurfsliste erkennbar. Etliche Straßenausbauten sind in zwei oder mehr Teilabschnitte zerlegt (z.T. mitten auf der Kreisgrenze), obwohl sie nur als Gesamtprojekt den gewünschten Effekt erzielen würden.

Der Sinn einer Gewichtung von Maßnahmen in drei Klassen bei 3 Mio. € und 12 Mio. Euro unabhängig von der Straßenlänge erschließt sich dem LNV nicht. Ferner fehlen die Folgekosten für Unterhaltung, Erhaltung, Rückbau von Ortsdurchfahrten, Kompensationsmaßnahmen und deren langfristige Unterhaltung.

Kriterium Umwelt

Über 1. Zusatzbelastung = Maßnahmenintensität, 2. Wertigkeit und Schutzgebietskulisse = Raumwiderstand

Durch die Verdichtung aller Umweltbelange zu einem einzigen Wertungskriterium fällt die Gewichtung einseitig zugunsten straßenverkehrlicher Kriterien aus. Dies wird der Bedeutung der Auswirkungen auf die Umwelt und Menschen (Luft, Lärm, Erholungsraum) keinesfalls gerecht. Aus LNV-Sicht müssen Umweltbelange z.T. sogar Tabukriterien sein, wenn z.B. die Lärm- oder Luftbelastungen bereits überschritten sind oder werden und durch Straßenausbau noch erhöht würden oder unzerschnittene verkehrsarme Räume nach Landesentwicklungsplan 2002 (Ziel 5.1.2) tangiert werden¹⁹.

1. Zusatzbelastung (Zerschneidung) = Maßnahmenintensität

Über Parallelverlauf, hälftigen Parallelverlauf bzw. Querung= Zerschneidung der vorhandenen Trasse, 0-50-100 Punkte)

Landstraßen, die parallel zu Autobahnen oder Bundesstraßen verlaufen, widersprechen dem Flächenspargebot und sind daher grundsätzlich abzulehnen. Das Kriterium ist in der vorliegenden Form nicht geeignet.

Zunächst müsste untersucht werden, ob einer der 20 unzerschnittenen verkehrsarmen Räume (UZVR) tangiert wird (siehe Ziel 5.1.2 Landesentwicklungsplan 2002, S.

¹⁹ Quellen: Jäger J, Esswein H, Schwarz von Rauner HG, Müller M (2001): Landschaftszerschneidung in Baden-Württemberg: Ergebnisse einer landesweiten räumlich differenzierten quantitativen Zustandsanalyse. Naturschutz und Landschaftsplanung 33 (10): 305-317.

sowie LUBW: <http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/13357/>

Zur Karte der 20 unzerschnittenen verkehrsarmen Räume über 100 km² (Stand 2006):

<http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/13364/>

UZVR_gross.pdf?command=downloadContent&filename=UZVR_gross.pdf

37). Wegen des zwingenden raumordnerischen Erhaltungsziels dürften solche Straßenbaumaßnahmen nicht erfolgen, auch keine randlich gelegenen, weil sie neuen Verkehr induzieren, der sich auch auf die umliegenden Straßen auswirkt. So könnte der Verkehr auf Straßen ansteigen, die einen der unzerschnittenen verkehrswarmen Räume quert und diesen damit zerschneidet. Solche Maßnahmen müssten grundsätzlich als Tabuflächen aus der Prioritätenliste gestrichen werden.

Es ist auch zu prüfen, ob die Maßnahme den naturschutzrechtlichen Biotopverbund negativ beeinflusst (Offenland-Kernzonen und deren Trittsteinverbindungen, Generalwildwegeplan und Fließgewässer samt Auen, siehe § 3 und § 31 BNatSchG).

2. Raumwiderstand

über Wertigkeit der Fläche und Schutzgebietskulisse

2a Wertigkeit der Fläche

Geringer Wert: Siedlungs-, Verkehrs-, Ackerflächen; mittlerer Wert: Grünland, naturferne Waldbestände, hoher Wert: naturnahe Waldbestände und Gewässer/-abschnitte

Diese Einteilung nach Luftbildanalyse ist unnötig grob. Vielmehr liegen im Daten- und Kartendienst der LUBW die Abgrenzungen von allen Schutzgebieten nach Naturschutz-, Forst- und Wasserrecht vor, Flächen des Artenschutzprogramms Baden-Württemberg sind bei der Behörde abzurufen.

2b Schutzgebietskulisse

über Trassenverlauf samt beidseitigem 500m-Korridor in einem Natura 2000-Gebiet

Es finden nur Natura 2000-Gebiete und Naturschutzgebiete, Naturparke und Landschaftsschutzgebiete Berücksichtigung, obwohl es zahlreiche andere Schutzgebiete mit Vorrang vor Bauvorhaben gibt, wie Biosphärengebiet, Naturdenkmal, § 30-Biotop, Bann-, Schonwald, Wasserschutzgebiet, Quellschutzgebiet, Überschwemmungsgebiet. Auch die Lebensräume streng geschützter Arten, Flächen des Artenschutzprogramms der LUBW, prioritäre Flächen des Auerhuhnaktionsplans usw. sowie der Biotopverbund (einschließlich Generalwildwegeplan und das Gewässernetz samt Auen und Uferrandstreifen) dürfen nicht vergessen werden.

Straßenbauvorhaben in Naturschutz- und Natura 2000-Gebiete hinein, in Bann- und Schonwälder, Naturdenkmale oder Kern- und Pflegezonen eines Biosphärengebiets müssten grundsätzlich als Tabuflächen aus der Prioritätenliste gestrichen werden. Ebenso Neubaumaßnahmen, die bereits vorhandene Engpässe des Biotopverbunds und Generalwildwegeplans weiter einengen.

Kriterium Verkehrsverlagerung

Über Verlagerbarkeit von Fahrtbeziehungen auf die neue Trasse: Hoher-mittlerer-geringer Anteil verlagerbar; 0-50-100 Punkte)

Dies Kriterium ist nicht klar gefasst, denn es bleibt unklar, welche Arten von Verkehrsverlagerungen betrachtet werden.

Unserer Ansicht nach dürfen Vorhaben mit folgenden Eigenschaften nicht in den GVP-Maßnahmenplan aufgenommen werden (k.o.-Kriterien):

- Maßnahmen, die zu einer Verkehrsverlagerung von Autobahnen oder B-Straßen auf L-Straßen führen. Das gilt auch für „Abkürzungen“ zwischen zwei Autobahnen, Autobahn und Bundesstraße oder zwischen zwei Bundesstraßen, die als L-Straße gebaut werden sollen
- Maßnahmen, die parallel zu Schienen oder Wasserstraßenangeboten liegen
- Maßnahmen, die zusätzlichen Verkehr induzieren
- Ortsumgehungen ohne Rückbau und Entschleunigung der alten Ortsdurchfahrt und ohne vorliegenden Lärmaktionsplan.
- Ortsumfahrungen, die zu einer Verkehrsentslastung der alten Ortsdurchfahrt von weniger als 50 % führen (bei korrekter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs).

In der Entwurfsliste stehen allerdings einige Ortsumfahrungen, die vor allem als Ausweichrouten von Bedeutung sind.

Unklar bleibt, wie die Verlagerungswirkung ermittelt wurde. Zum einen dürfte es je nach Planungsstand für viele Projekte keine Prognose geben. In anderen Fällen dürften die Prognosen so veraltet sein, dass es durch den zwischenzeitlichen Verkehrsrückgang oder zwischenzeitlich erfolgtem Bundesstraßen(aus)bau zu einer erheblichen Überschätzung der Entlastungswirkung kommt.

Der induzierte Verkehr, der die Entlastungswirkung wieder größtenteils zunichte macht und zu Mehrbelastungen in Nachbarorten führt, ist vermutlich auch hier wieder unberücksichtigt geblieben.

Der LNV schlägt vor, dass das Land L-Straßen-Steckbriefe analog den Steckbriefen der prioritären Bundesstraßen erstellt, damit eine Beurteilung des Sachstands und des Straßen(aus)baus überhaupt möglich ist. Diese Steckbriefe müssten allerdings um Umwelt- und Naturschutzdaten ergänzt werden, also um vorhandene Lärm- und Luftbelastungen, vorhandene Schutzgebiete nach Naturschutz-, Forst-, Wasser- und Immissionsschutzrecht usw.

Finanzierbare Verkehrspolitik

Sind die Forderungen des Rechnungshofs umgesetzt?

In diversen beratenden Äußerungen und Denkschriften hat der Rechnungshof Baden-Württemberg in den letzten Jahren zum Straßenbau und -erhalt sowie seinen Finanzierungen Stellung bezogen, so

- „Ansätze für ein optimiertes Erhaltungsmanagement bei Landesstraßen“ vom Oktober 2009
- Beitrag 7 der Denkschrift 2009 „Umsetzung und Finanzierung des GVP“
- Beitrag 24 der Denkschrift 2012 „Finanzierung von Landesstraßenbaumaßnahmen“
- Beitrag 11 der Denkschrift 2012 „Landesstelle für Straßentechnik“

Der Rechnungshof Baden-Württemberg hat darin z.T. mehrfach Feststellungen getroffen und Forderungen daraus erhoben, die für den vorliegenden Entwurf eines Maßnahmenplans „Straßen“ nicht umgesetzt wurden:

- **Alle** laufenden und beabsichtigten Planungen für L-Straßen sind auf den Prüfstand zu stellen (Beitrag 24 der Denkschrift 2012, S. 195 oben)
- **Keine automatische Übernahme aller Altprojekte** (Beitrag 7 der Denkschrift 2009, S. 48 Mitte)
- **Erhalt vor Aus- und Neubau** des L-Straßennetzes (Beratende Äußerung 2009, S.4 unten)
- Priorisierung nach einer Nutzwertanalyse (Beitrag 7 der Denkschrift 2009, S. 48 Mitte): Dies wurde aus LNV-Sicht nur innerhalb zuvor festgelegter Ausbaulisten auf Basis z.T. fragwürdiger Kriterien festgelegt
- Aufnahme von nur so vielen Maßnahmen in den GVP, wie Finanzmittel zur Verfügung stehen (Beitrag 7 der Denkschrift 2009, S. 48 Mitte): Durch Verwendung alter Kostenschätzungen sind aus LNV-Sicht Maßnahmenliste und daraus folgende Investitionspläne unrealistisch.
- Investitionsrahmenpläne für einen Zeitraum von fünf Jahren aufstellen (Beitrag 24 der Denkschrift 2012, S. 195 Mitte): Den Anhörungsunterlagen ist hierzu nichts zu entnehmen.
- Die gegenseitige Deckungsfähigkeit von Erhaltungsmitteln (Titel 781 79) mit denen für Neu- und Ausbau (Titel 711 79A) in Titelgruppe 79 „Baumaßnahmen an Landesstraßen“ ist aufzuheben, weil sie zulasten des baulichen Erhalts geht (Beratende Äußerung 2009, S. 25 oben; Beitrag 24 der Denkschrift 2012, S. 195 Mitte).

Der Finanzmittelbedarf allein für die Erhaltung des L-Straßennetzes beträgt rund 100 Mio. Euro/Jahr (Beratende Äußerung 2009, S.12 oben, S. 24 3. Abs.)

- Umbau der Straßenbauverwaltung zu Projektmanagement für ein umfassend zu erhaltendes Verkehrsnetz Baden-Württemberg (Beratende Äußerung 2009, S. 25 unten). Die Aufgaben der Straßenbauverwaltung sind künftig immer weniger das Planen und Bauen von Straßen, sondern u.a. Erhaltungsstrategien und Bauherren-Controlling. Die Landesstelle für Straßentechnik muss hierfür eine Schlüssel-funktion erhalten. (Beitrag 11 der Denkschrift 2012, S. 111 oben, 112) und personell auf Kosten der Regierungspräsidien gestärkt werden, auch um komplexe Bereiche wie im Umweltschutz besser bearbeiten zu können (Beitrag 11 der Denkschrift 2012, S. 110 oben).
- Ergänzung der regelmäßigen Zustandserfassungen um die betriebswirtschaftliche Erhaltungssystematik (jährlicher Verlust des Anlagevermögens; Beratende Äußerung 2009, S. 4 Mitte): Dem Maßnahmenplan ist nicht zu entnehmen, ob die Landesverwaltung dies umgesetzt hat.

Zu konkreten Straßenbauvorhaben

Beispielhaft benennen wir hier einige Maßnahmen aus dem Entwurf des Maßnahmenplans „Straßen“, um die weitgehende Unbrauchbarkeit der gewählten Kriterien aufzuzeigen.

L 1079 Neubau OU Albeck, Alb-Donau-Kreis
unnötig, da inzwischen mit dem Ausschluss von LKWs eine Umlenkung auf A 8 und A 7 erreicht wurde; die Maßnahme würde den Verkehr zurück auf eine L-Straße lenken.

L 1170 Neubau OU Asselfingen, Alb-Donau-Kreis
abzulehnen, weil mit einer später mit Sicherheit geforderten L 1170 OU Rammingen und L 1170 OU Niederstotzingen Verkehr von den Autobahnen sowie der B 19 (alt) und der B 16 abgezogen würde; der Ausbau würde auch in Konkurrenz zur parallel verlaufenden Brenzbahn treten, die erst vor wenigen Jahren mit hohem Aufwand saniert wurde

L 1182 Ausbau zw. Darmsheim und Döffingen/BB:
(zurückgestellte Ausbaumaßnahme) Diese Straße wurde vor ca. 15 Jahren komplett neu gebaut und ist heute in einem erstklassigen Zustand. Es ist kein Grund erkennbar, warum diese Straße ausgebaut werden soll.

L 1177 Ausbau zw. Weissach und K1688 (Kreisgrenze)/BB und Enzkreis:
Zusammen mit der geplanten OU L 1134 Mönshheim würde Verkehr von der A8 auf eine L-Straße gezogen, was nicht Ziel der Verkehrspolitik sein darf. Wir bitten um Prüfung, ob Interessen der Firma Porsche im Zusammenhang auch mit dem Entwicklungszentrum samt dessen Erweiterung auf Gemarkung Weissach und Mönshheim bei der Bewertung eine Rolle gespielt haben.

L 1180 Ausbau zw. L1134 und A8, BB:
ein Ausbau parallel zur A8 widerspricht den Zielen der Verkehrspolitik.

L 1189 Ausbau zw. Schafhausen und Magstadt/BB:
verläuft parallel zur B 295 und würde Verkehr von dieser abziehen.

L 358 (L 1358?) Ausbau zw. Sulz a.Eck und Kuppingen/BB:
Ein Ausbau würde Verkehr von B 28, B 296 und B 463 abziehen, da eine Abkürzung entstünde (zusammen mit geplantem Ausbau L 358 von L 357 bis Sulz am Eck/Lkr Calw).

L 115 Ortsumfahrung Eichstetten-Bötzingen, Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald:
Der LNv lehnt den Neubau der L 114/116 ab und verweist auf den laufenden Runden Tisch „Verkehrskonzept südöstlicher Kaiserstuhl“ unter Leitung von Regierungspräsidentin Schäfer. Über die Aufnahme des Straßenneubaus kann daher erst nach Ende des Runden Tisches entschieden werden.

Bislang fehlt die notwendige Umlenkung des gewerbebedienten Lastverkehrs auf die neue B 31 zwischen Freiburg-Mitte und Bötzingen; auch sollte die Entwicklung der Verkehrsströme nach der Eröffnung der neu gebauten B 31 abgewartet werden. Die Straße besitzt eine zu geringe Verkehrsdichte, um einen Neubau außerhalb der Ortschaften zu rechtfertigen. Die Straße durchtrennt zudem wichtige Lebensräume und Wanderstrecken, insbesondere von geschützten Arten wie Vögeln und Amphibien, die im nahen FFH-Gebiet "DE 7912-442 Mooswälder bei Freiburg", dem sich die Straße bis ca. 100 m nähert, leben und die auch die dem Wald vorgelagerte Feldflur nutzen.

L123 Ortsumfahrung Staufen, Breisgau-Hochschwarzwald
Die OU würde in einen der zu erhaltenden unzerschnittenen verkehrssarmen Räume über 100km² Größe eingreifen und damit den Zielen der Raumordnung widersprechen (verbindliches Ziel der Raumordnung nach LEP 2002, Ziel 5.1.2). Durch zusätzlich induzierten Verkehr im Verkehrsnetz würde ein zweiter unzerschnittener verkehrssarmer Raum bedroht. Das Projekt steht zudem in Konkurrenz zur Münsterbahn und ihrer bevorstehenden Elektrifizierung.

L 1125 Ortsumfahrung Niefern-Öschelbronn/Enzkreis, aufgeteilt in OT Niefern und OT Öschelbronn:
Laut Regionalverkehrsplan 2001 des VRS (S. 207) handelt es sich um nicht weiter zu verfolgende Straßenbaumaßnahmen. Nun finden sich beide als zweitwichtigste Neubaumaßnahme wieder. Ferner befindet sich auf dieser Strecke ein Engpass eines Wildtierkorridors nach Generalwildwegeplan der FVA, der keinesfalls weiter eingengt werden darf. Dies zeigt die Unbrauchbarkeit des gewählten Kriterienkatalogs.

L 1134 Ortsumfahrung Mönshheim/Enzkreis:
die Ortsdurchfahrt ist nur mittelmäßig belastet, durch bauliche und verkehrslenkende

Maßnahmen sind weitere Entlastungen möglich. Wir bitten zu prüfen, ob hier Interessen der Fa. Porsche für den Ausbau des Entwicklungszentrums eingeflossen sind; anders lässt sich nicht erklären, wie die Maßnahme als höchste Priorität eingestuft werden konnte.

Ausbau L140 zwischen Zell-Gresgen und Tegernau/Kleines Wiesental:
laut Pressebericht vom 12.07.2012 in der Badischen Zeitung ist das Vorhaben selbst im Rathaus Zell ein Buch mit sieben Siegeln, zumal die L 140 längst nicht die zentrale Verbindung der Stadt sei.

Wir bitten um Mitteilung, ob mit der Aufnahme folgender Projekte die Realisierung des Nordoststrings um Stuttgart über Landesstraßen im Rems-Murr-Kreis realisiert werden soll:

- L 1080 Ortsumfahrung Allmersbach im Tal bis Königsbrunnhof, RMKr
- L 1148 Ortsumfahrung Schorndorf-Miedelsbach, RMKr
- L 1140 Ortsumfahrung Winterbach, RMKr
- L 1214 Ortsumfahrung Jebenhausen, Lkr Göppingen

Zusätzlich in Maßnahmenplan aufgenommen:

- L 1147 Ausbau zw. Oberberken und Schorndorf (priorisiert), RMKr.
 - L 1115 Ausbau zw. Mundelsheim und Backnang (nachr. Großprojekt), RMKr
- Nach dem Ausbau der B 14 zwischen Winnenden und Backnang und durch die vierstreifig ausgebaute B 29 zwischen Schorndorf und Waiblingen besteht kein Bedarf für die genannten Maßnahmen. Diese würden zudem Verkehr von einer B-Straße auf eine L-Straße ziehen, was nicht Ziel sein kann. Der Ausbau der Wieslauftalstraße würde zudem dem Regionalverkehrsplan 2001 des VRS widersprechen (S. 207). Ein Ausbau würde auch in Konkurrenz zur Wieslauftalbahn stehen. Diese hat Zuwächse an Fahrgästen zwischen 2005 und 2010 um 7,2 % zu verzeichnen. Eine zusätzliche Haltestelle in Rudersberg-Oberndorf, die Anschaffung neuer Fahrzeuge u.a. wurden seinerzeit vom Land mit 12 Mio. DM gefördert.

L 1158 zwischen Mögglingen und Heuchlingen im Ostalbkreis:
dieser Ausbau wird vom LNV abgelehnt. Er ist nirgends in den Listen erwähnt, obwohl die Maßnahme 2013 durchgeführt werden soll.

L 1075 Lenglingen und Reitprechts/Ostalbkreis:

Der geplante Ausbau ist schon deshalb unnötig, weil keine amerikanischen Militärfahrzeuge mehr von Göppingen zum Übungsgelände am Lindenfeld bei Schwäbisch Gmünd fahren.

L 360 Ausbau zw. B 14 und Baisingen/Landkreis Tübingen:

Der Ausbau würde Verkehr von der unmittelbar benachbarten B 14 und B 463 abziehen.

L 371 Ausbau zw. L 361 (Seebronn) und Wurmlingen-Wendelsheim/Lkr Tübingen:
(Ausbau zurückgestellt) völlig unnötig, weil der Verkehr auf der B28 im Neckartal verlaufen soll. Die Straße verbindet dann nur noch die Dörfer untereinander.

Die LNv-Stellungnahme zum allgemeinen Teil des Generalverkehrsplanes finden Sie unter : http://www.lnv-bw.de/stellungnahmen_archiv/stell-100930-gvp-1.pdf