



Landesnaturschutzverband  
Baden-Württemberg e.V.

Landesnaturschutzverband BW · Olgastraße 19 · 70182 Stuttgart

**Bundesministerium für Verkehr  
Referat G12  
Invalidenstr. 44**

**10115 BERLIN**

Dachverband der Natur-  
und Umweltschutzverbände  
in Baden-Württemberg  
(§ 51 Naturschutzgesetz)

Anerkannte Natur- und  
Umweltschutzvereinigung  
(§ 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz)

**Hermann Krafft  
Verkehrsreferent**

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom

Telefon/E-Mail

30.4.2016

**Sehr geehrte Damen und Herren,**

im folgenden Schreiben nimmt der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg (LNV), der Dachverband für 34 Umweltverbände mit mehr als 500000 Mitgliedern, Stellung zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP).

### **Allgemeine Bemerkungen:**

Der vorliegende Entwurf des BVWP 2030 ist eine Fortschreibung des BVWP 2003. Der Trend aus der Vergangenheit wird fortgeschrieben: Voraussichtlich wird so ein neues Rekordstraßenbauprogramm eingeleitet und das dichteste Straßennetz der Welt noch dichter und noch attraktiver.

Als Begründung dienen unkritisch übernommene Wachstumsprognosen: eine Plafondierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf dem heutigen hohen Niveau (wofür vieles spricht) oder sogar eine Minderung des MIV (mit geeigneten steuer- und verkehrspolitischen Maßnahmen) wird nicht in Betracht gezogen.

### **Verkehrsträger werden getrennt betrachtet**

Die verschiedenen **Verkehrsträger werden** im BVWP-Entwurf – wie in der Vergangenheit - **getrennt betrachtet und bewertet**. Ein intermodaler Ansatz zur Lösung von Verkehrsproblemen ist nicht erkennbar. Ausgeblendet wird die Entwicklung einer vom Autobesitz unabhängigen, vielfältigen Mobilität, die – bei im Vergleich zum Straßenbau minimalen Förderkosten – alle Verkehrsprognosen in Frage stellt und den in der Vergangenheit annähernd gleichbleibenden modal-split der Verkehrsarten signifikant verändern wird. Fuß- und Radverkehr, E-Bikes und Radschnellwege, Car-Sharing, Bürger- und Rufbusse, eine hochentwickelte digitale Kommunikation (ohne Straßenverkehr), regionale und landesweite Verkehrsverbünde, preiswerte Umweltfahrkarten, die allen Mobilitätsbedürfnissen genügen, z.B. Umweltticket im Großraum Freiburg, Modell KONUS für autofreien Tourismus im Schwarzwald, landesweite Semestertickets, Jobtickets, Ländertickets in Form von Tages- und

Monatskarten: der Beitrag all dieser Alternativen zum MIV wird systematisch unterschätzt und findet im BVWP wenig Beachtung. Einer Verkehrsverlagerung wird nur marginale Bedeutung zugemessen (unter 2 %) mit entsprechend geringer Auswirkung auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis von Verkehrsprojekten. Wie in der Vergangenheit erscheint Straßenbau als die alternativlose Lösung von Verkehrsproblemen.

### **Monetarisierung der Zeitersparnis, obwohl es diese nicht gibt**

Der Nutzen eines Verkehrsprojekts wird – wie schon in der Vergangenheit – im Wesentlichen (bis zu 75%!) aus der **Monetarisierung der Zeitersparnis** abgeleitet. Die Verkehrswissenschaft hat jedoch statistisch nachgewiesen, dass alle im Verkehr erzielten Zeitgewinne wieder in Verkehr investiert werden, insbesondere in längere Wege. In einer Gesamtbetrachtung wird also der zunächst scheinbare Nutzen durch den sog. „induzierten Verkehr“ wieder zurückgenommen.

Die in Wirklichkeit nicht vorhandenen monetarisierten Zeitgewinne fließen sogar mehrfach in die Bewertung ein: Zeitgewinn bedeutet in dieser Logik auch Einsparung von Emissionen und damit noch höheren Nutzen. Der Zeitverlust bei Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel – mit angenommener niedriger Durchschnittsgeschwindigkeit und längerer Reisezeit – wird entsprechend negativ bewertet und lässt den relativen Nutzen des Straßenbaus weiter steigen

Mit diesem gravierenden methodischen Fehler beruht die Nutzen-Kosten-Analyse (NKA), die zentrale Begründungsarchitektur des BVWP auf keinem tragfähigen Fundament.

### **Transportkostensenkung – falscher Anreiz zu noch mehr LKW-Verkehr**

Explizites Ziel des BVWP ist – wie in der Vergangenheit - „**Transportkostensenkung**“, die in einer ehrlichen Einschätzung nicht stattfinden kann: die Verkehrskosten müssten vielmehr bei sachgerechter Anrechnung der externen Kosten (u.a. für Unfälle, Gesundheits-, Umwelt-, Klimaschäden, Landschaftsverbrauch) nach Meinung unabhängiger Verkehrsexperten und des LNV steigen. U.a. ist zu kritisieren, dass der BVWP Flächenverbrauch in der Regel nur bewertet, wenn eine formale Ausweisung als Naturschutzfläche besteht, und Flächenzerschneidung nur, wenn es sich um mehr als 100 qkm handelt. Das ist nicht sachgerecht und trägt noch mehr zu einer fehlerhaften, unrealistischen Nutzen-Kosten-Analyse bei. Weitere Punkte, die den wissenschaftlichen Wert der NKA in Frage stellen, werden im Anhang bei konkreten Projekten genannt.

### **Niedrigere Transportkosten werden in Mehrverkehr investiert**

Niedrigere Transportkosten bewirken zudem - ebenso wie Zeitgewinne - den wissenschaftlich nachgewiesenen- „Rebound-Effekt“: die eingesparten Kosten werden in Mehrverkehr investiert und induzieren so weitere Verkehrsströme bis hin zu globalen Produktionsketten. Der boomende online-

Handel mit Gratis-Lieferdiensten ist nur ein Aspekt nicht verursachergerechter Preise im Verkehrsbereich.

Nicht verursachergerechte Preise und Verkehrsbeschleunigung führen u.a. zu folgenden Verwerfungen im gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bereich:

Konzentrationseffekte im Gewerbe und Handel, Zentralisierung von Einkaufsmöglichkeiten, weite Wege selbst für Dinge des täglichen Bedarfs und für die Naherholung infolge zerschnittener und verlärmer Räume. Methodisch fehlerhaft wird auch diese so entstehende erzwungene motorisierte Mobilität im BVWP als Nutzen gerechnet.

### **Entkoppelung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum notwendig und möglich**

Eine Verkehrszunahme wird – wie in der Vergangenheit – als „Fundament des Wachstums“ zugrunde gelegt und nicht nur als unvermeidlich angesehen, sondern als Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum und Wohlstand propagiert. Eine Entkoppelung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum wird vom Verkehrsminister persönlich als ideologischer Irrweg ausgeschlossen, obwohl im Energie-, Rohstoff- und Abfallbereich genau diese Effizienzleistungen gelungen sind mit positiven ökologischen und ökonomischen Effekten.

### **Mobilität im Sinne von Anzahl der Wege bleibt konstant**

Im Entwurf des BVWP ist auffallend oft von „ungehinderter Mobilität“ und „reibungsloser Mobilität“ die Rede. Diese Ziele sind zu relativieren: Mobilität ist ein Grundwert, unbegrenzte Mobilität sicher nicht, besonders dann, wenn Mobilität weitgehend mit motorisiertem Verkehr gleichgesetzt wird.

Eine Mobilität mit weniger Verkehrsaufwand ist möglich, wenn der politische Wille vorhanden ist, dem Umweltverbund (Fußgänger, Radfahrer, ÖV) mehr Raum zu geben und öffentlichen Raum wieder mehr als verkehrsberuhigten Lebensraum zu gestalten besonders in Wohn- und Erholungsgebieten. Der hohe volkswirtschaftliche Nutzen des Fuß- und Radverkehrs – nicht nur als positiver Gesundheitsfaktor – taucht in keiner Rechnung des BVWP auf.

### **Verkehrsvermeidungskonzept wird nicht vorgelegt – trotz dringender Notwendigkeit**

Ein Verkehrsvermeidungskonzept ist in dem vorliegenden BVWP nicht einmal angedacht. Verkehrsverlagerung und intermodaler Verkehr werden diskutiert in dem Sinn, dass sie nur marginale Bedeutung haben und maßgebliche Veränderungen des Mobilitätsverhaltens und des Nutzen-Kosten-Verhältnisses dadurch nicht zu erwarten sind.

Damit wird dem BVWP als „zentralem Steuerungselement“ die sehr bescheidene Funktion zugewiesen, bestehende Trends fortzusetzen, keine eigenen Weichenstellungen vorzunehmen. Wenn mehr Verkehr als Mehrwert gesehen wird, ist wirksames Umsteuern kein Thema. Mit einer

mutlosen Verkehrspolitik ist eine effektive Verkehrsverlagerung oder -Vermeidung nicht zu erreichen und wohl auch nicht beabsichtigt.

### **Elektromobilität im Individualverkehr**

Elektromobilität beim KfZ ist zwar ein Vorteil, was die Stickoxidemissionen und den Lärm betrifft, es bleiben aber zahlreiche Probleme des KfZ-Verkehrs ungelöst:

Das Feinstaubproblem wird nur verringert, aber nicht gelöst, da ein großer Teil des Feinstaubes nicht aus dem Auspuff kommt, sondern durch Abrieb an Reifen, Bremsbelägen und am Straßenbelag, in der Stromerzeugung und in der Produktion der Batterien entsteht.

Der Flächenverbrauch bleibt gleich Die Unfallgefahr bleibt gleich (10 Tote täglich!)

Die Zerschneidungsprobleme bleiben gleich

Außerdem kann es zu einer unerwünschten Verlagerung vom Umweltverbund (Fußgänger, Fahrradfahrer, ÖV) auf Elektromobilität beim KfZ kommen.

Der LNV begrüßt ausdrücklich die zweirädrige Elektromobilität. Hierauf könnte ein nennenswerter Teil der Mobilität verlagert werden, wenn die entsprechende Infrastruktur geschaffen würde und Kfz-Engpässe elegant umfahren werden können.

### **Automatisiertes Fahren**

Es erstaunlich, wie mutig und energisch eine sonst mutlose Verkehrspolitik die technokratische Vision des automatisierten Fahrens vorantreibt. Die Technik wird als problemlos dargestellt und die Technikfolgen als lösbar: endlich kann der Störfaktor Mensch dann auch beim Autofahren sich im Cyber-Space, im virtuellen Raum bewegen.

Die Weiterentwicklung der Assistenzsysteme und der Elektromobilität ist zu begrüßen. Jedoch ist technische Innovation allein nicht zielführend, wenn es um Verkehrsverhalten und Sicherheit geht.

### **Langsamer – leichter – sicherer**

Der Trend zu immer schwereren, hochmotorisierten Fahrzeugen (durchschnittlich mehr als 135 PS in Neuwagen) läuft dem Klimaschutzziel und dem Ziel, den Flächenverbrauch zu reduzieren zuwider und muss gestoppt werden. Durch die Einführung eines generellen Tempolimits von 100 km/h, 30km/h innerorts (50 km/h ausnahmsweise auf Hauptachsen) und 130km/h auf Autobahnen würden übertriebene Motoren-, Fahrzeug- und Straßendimensionierung vermieden, ein besserer Verkehrsfluss auf gleichmäßigem Geschwindigkeitsniveau und ein wichtiger Beitrag für Umwelt- und Klimaschutz erreicht, kleinräumige Strukturen gefördert und die Wohnumfeldqualität aufgewertet. Geschwindigkeitsreduzierung ist ein wesentlicher Beitrag zur Unfallverhütung und zur Rettung von Menschenleben im Verkehr. Die seit 2 Jahren zu beklagende Zunahme der Verkehrstoten muss für

alle politisch Verantwortlichen eine Mahnung sein, jetzt die in der Öffentlichkeit weitgehend akzeptierten Geschwindigkeitsreduzierungen zu realisieren.

### **Steuerliche Maßnahmen**

Für eine umweltverträgliche, zukunftsfähige, mutige Verkehrspolitik hält der LNV folgende steuerliche Maßnahmen für notwendig, die dem Verkehrsgeschehen und dem BVWP eine positive Wendung geben könnten:

- Stufenweise Erhöhung und Ökologisierung der **Luftverkehrssteuer** als Ausgleich für fehlende Kerosin-, Öko-, Mehrwertbesteuerung. Steuerprivilegien für die umweltschädlichste Verkehrsart sind wettbewerbswidrig, schaffen übermäßige Nachfrage. Innerdeutsche Flüge (mehr als 300000 jährlich) sind problemlos auf die Bahn verlagerbar. Ein Nachtflugverbot (22 bis 6 Uhr, sonntags bis 8 Uhr) ist bundesweit einzuführen, weil das Recht auf Nachtruhe vorrangig ist vor wirtschaftlichen und privaten Interessen. Die Subventionierung von Flughäfen aus Steuermitteln wird beendet.
- Ausweitung der **Maut auf LKW ab 3,5 t** Gesamtgewicht auf alle Straßen und Einführung einer Maut für Fernbusse.
- Schrittweise **Anpassung der Diesel/Benzin-Kfz-Steuer**, der Dieselbesteuerung (47 C/l) an die Benzinbesteuerung (65,5 C/l) aus EU-rechtlichen und ökologischen Gründen, insbesondere wegen hoher NO<sub>x</sub>- und Feinstaubemissionen im realen Betrieb. Die aktuellen günstigen Energiepreise sind eine gute Gelegenheit, Energiesubventionen abzubauen.
- Emissionsabhängige Erstzulassungsgebühr wie in anderen europäischen Ländern oder Erhöhung des **Kfz-Steueraufkommens** (aktuell durchschnittlich ca. 150.-€ pro Kfz) durch stärkere Spreizung **nach CO<sub>2</sub>- und NO<sub>x</sub>-Emissionen** unter Beibehaltung des niedrigen Steuerniveaus für emissionsarme Kfz zur technikneutralen Förderung einer umweltverträglicheren Mobilität mit Elektro-, Brennstoffzellen-, Wasserstoff- oder Erdgasantrieb, besonders auch im öffentlichen Personenverkehr. V.a. die Förderung von Batterieentwicklung und Ladestationen ist sinnvoll; Kaufprämien bzw. Abwrackprämien werden abgelehnt.
- Mit den oben genannten steuerlichen Maßnahmen wird auch die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur durch öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) verzichtbar, die eine Verschiebung der Verkehrskosten in Schattenhaushalte bewirkt und am Ende – auch nach Feststellung des Bundesrechnungshofs - höhere Kosten verursacht, weil die Privatwirtschaft mit höheren Kreditzinsen und Gewinnabsichten arbeitet.

### **BVWP steht im Widerspruch zu den Klimaschutzbeschlüssen von Paris**

Den auf der Klimakonferenz in Paris beschlossenen, weitreichenden Verpflichtungen zur Minderung der Treibhausgase wird der BVWP in der vorgelegten Form nicht gerecht. Das Bundesministerium für Umwelt stellt fest, dass der BVWP 11 von 12 im eigenen Umweltbericht gesetzten Ziele verfehlt.

Im Hinblick auf die in Paris vereinbarten Klimaschutzziele hält der LNV eine Neuorientierung der Verkehrspolitik und des Bundesverkehrswegeplans für notwendig, machbar und finanzierbar, insbesondere in den folgenden Punkten:

- Abkehr von der Wachstumsideologie im Verkehr: Mobilität mit weniger Verkehr.
- Verringerung der verkehrsbedingten Klimagase und Luftschadstoffe
- Verkehrsberuhigung als Leitziel
- Förderung kleinräumiger Strukturen und der Wohnumfeldqualität
- Anpassung des Straßen- und Luftverkehrs an die vorhandene Infrastruktur
- Stärkung des Umweltverbunds und des intermodalen Verkehrs und entsprechende Umschichtung der finanziellen Mittel.

### **Sanierungsbedarf und Grünbrücken**

Der LNV erkennt an, dass im neuen BVWP das Verhältnis von Neubaumaßnahmen und Sanierungsmaßnahmen zumindest in die richtige Richtung geht, auch wenn der Sanierungsbedarf noch sehr unterschätzt wird. Ziel muss eine gleiche Investitionshöhe für Straße und Schiene sein.

Der Bedarf an „Grünbrücken“ zur Absicherung des Generalwildwegeplans (z.B. für Luchs- und Wildkatzenwanderwege) und zur Wildunfallminderung muss im BVWP benannt werden.

### **Bürgerbeteiligung zur Strategischen Umweltprüfung**

Der LNV weist darauf hin, dass nach EU-Recht die Bürgerbeteiligung zur Strategischen Umweltprüfung verpflichtend war und nicht freiwillig erfolgte, wie häufig dargestellt. Eine längere Bürgeranhörung (3 Monate) bei dem vorliegenden Umfang der Unterlagen wäre ratsam gewesen.

### **Finanzierung**

Mangels eindeutiger Priorisierung und angesichts einer unermesslichen und unfinanzierbaren Anzahl von Projekten des „vorrangigen Bedarfs“ ist zu befürchten, dass machtvolle Lobby-Interessen die Reihenfolge der Projekte bestimmen.

## **Anmerkung zur Strategischen Umweltprüfung**

Die durch Umweltbelastungen entstehenden Kosten müssen unter Kosten ausgewiesen werden, anstatt sie vom imaginären Nutzen gleich abzuziehen. Diese nicht sachgerechte Vorgehensweise im BVWP bewirkt ein höheres Nutzen-Kosten-Verhältnis, wie aus folgendem Beispiel hervorgeht:

Nutzen: 10 Einheiten, Kosten: 4 Einheiten, Umweltkosten: 1 Einheit. Es ergibt sich ein NKV im Ist-Fall von  $9:4 = 2,25$ , im anderen Fall von  $10:5 = 2,0$ .

### **Luft/Lärmbelastung:**

Die Umweltauswirkungen für Luftschadstoffe werden berechnet, allerdings ist unklar, ob die Zusatzbelastung für diejenigen Menschen eingerechnet wird, die entlang bestehender Straßen wohnen und in Folge eines Projektes Mehrverkehr bekommen. Dies wäre zwingend notwendig, ist jedoch im Fall Nordoststring/Stuttgart nicht geschehen, da diese Baumaßnahme auf der B14 beim Neckartor in Stuttgart die Feinstaubbelastung erhöht, dies aber nicht gewertet wird! (siehe auch: gesondertes Schreiben des LNV-AK Stuttgart zum Nordoststring)

Die Lärmbelastung im Außenbereich wird mit Hilfe einer fiktiven Lärmschutzwand weggerechnet. Diese Vorgehensweise ist unlauter. Die zusätzlich verlärmte Fläche muss berechnet werden und auf der Kostenseite eingestellt werden. Zu jedem Projekt muss eine Lärmdifferenz-Karte erstellt werden.

### **Erholungsraum**

Der Verlust von Erholungsraum wird im BVWP nicht berücksichtigt. Gerade angesichts des demografischen Wandels und des immer höher werdenden Anteils der älteren Bevölkerung werden ortsnahe Erholungsgebiete immer wichtiger. Erholungsräume in dicht besiedelten Ballungsräumen sowie in Ferienregionen müssen mit „hoch“ gewichtet werden. Zu jedem Projekt muss eine Karte erstellt werden, in der der Verlust des Erholungsraumes dargestellt und berechnet wird.

### **Schutzgut Tiere und Pflanzen**

wird im BVWP nur dann berücksichtigt, wenn formale Schutzgebiete betroffen sind. Diese Vorgehensweise ist falsch, da der Artenschutz nicht berücksichtigt wird. Der höchste Artenverlust findet zurzeit im Agrarland statt (z.B. Feldlerche). Somit fordert der LNV, dass auch artenreiches Agrarland mit Wertigkeitsstufen ab 6 (nach Kaule) als „hoch“ gewichtet wird.

### **Schutzgut Boden**

Flächenverlust wird im BVWP in keiner Weise berücksichtigt; Fläche wird weder als Wirtschaftsstandort für die Land- und Forstwirtschaft, noch als Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen gewertet. Dies steht im vollkommenen Widerspruch zum Bodenschutzgesetz.

Der LNV fordert, dass Bodenverlust in die Kostenrechnung eingehen muss. Hierbei muss auch ein Faktor für Versorgungssicherheit bei der Lebensmittel – und Energiegewinnung miteinbezogen werden.

### **Schutzgut Klima**

Das völlige Versagen des BVWP beim Klimaschutz wurde bereits oben abgehandelt

Im BVWP wird die Zerstörung von Frischluftentstehungsgebieten nicht berücksichtigt. Angesichts des Klimawandels wird die Erhaltung von Freiflächen zur Abkühlung von überhitzten Siedlungsgebieten immer wichtiger. Die Zerstörung solcher Gebiete muss mit „hoch“ gewertet werden.

### **Schutzgut Landschaft**

Wird im BVWP nicht berücksichtigt.

### **Zerschneidungseffekte**

werden nur dann berücksichtigt, wenn Räume > 100 qkm zerschnitten werden. Dies ist vollkommen unzureichend. Im Projektdossier muss angegeben werden, wie groß der unzerschnittene Raum vor dem Bau der Straße ist und in wieviele kleinere Räume dieser dann zerteilt ist.

## **Anmerkungen zur Projektliste Schienenverkehr**

Der BVWP stellt klar, dass er nicht zuständig ist für Schienenwege, die nicht vom Fernverkehr bedient werden. Diese Position ist rechtlich zweifelhaft: Der Bund hat zwar die Verantwortung und die Finanzierung (über die Regionalisierungsmittel) für den Betrieb des Nahverkehrs an die Länder abgegeben, ist jedoch weiterhin als Alleinaktionär der DB AG Eigentümer der DB-Schieneninfrastruktur und als solcher selbstverständlich verpflichtet, Sanierung und Ausbau der Nahverkehrs-Schienenwege als Bundesverkehrswege zu betreiben, durchaus in Zusammenarbeit mit den Bundesländern, wie dies auch bei den Bundesstraßen geschieht. Jedoch darf der Bund diese Aufgabe nicht generell abweisen. Insofern verstößt die Nichtzuständigkeitserklärung des BVWP für die DB- Nahverkehrsschienenwege in Baden-Württemberg gegen elementare Pflichten des Eigentümers der Schieneninfrastruktur. Der BVWP muss in dieser Hinsicht überarbeitet werden und die Bundeszuständigkeit für Planung und Bau auch der DB-Nahverkehrs-Schienenstrecken eingefordert werden. Natürlich kann der Bund auch eine Übereignung der Schienennahverkehrsinfrastruktur an die Länder anstreben, doch z.Z. muss das aktuelle Eigentumsverhältnis zu Grunde gelegt werden.



### **Hochrhein- und Bodenseegürtelbahn**

Besonders unverständlich ist diese Position des BVWP im Blick auf die Hochrhein- und Bodenseegürtelbahn Basel-Friedrichshafen, die zwar nicht im Fernverkehr betrieben werden, aber durchaus Fernverkehrscharakter haben mit hohen durchschnittlichen Reiseweiten und Geschwindigkeiten. Dieser im Ansatz vorhandene Fernverkehr ist durchaus ausbaufähig, auch im Wettbewerb mit dem Fernbus.

### **Freiburg-Colmar-Bahn**

Die Reaktivierung der internationalen Schienenverbindung der Oberzentren Freiburg und Colmar fällt nach Ansicht des LNV auch in die Zuständigkeit und Pflicht des Bundes und des BVWP.

Nach aktuellen Verkehrszählungen überqueren täglich ca. 20000 Personen die Rheinbrücke bei Breisach. Verkehrswissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass bei einem guten Nahverkehrsangebot auf der Schiene (Stundentakt, günstige Fahrzeiten und Tarife, Komfort und Anschlussqualität) etwa 15% der Reisenden dieses Angebot nutzen. Beispielsweise sind auf der Strecke Freiburg-Breisach deutlich mehr als 15% der Reisenden mit der Bahn unterwegs. Bei vorsichtiger Rechnung kann ein Anteil von 7,5% angenommen werden, also 1500 Personen, die bei dem aktuellen Verkehrsaufkommen auf die Bahn umsteigen werden und ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis generieren nach dem Ergebnis eines verkehrswissenschaftlichen Gutachtens.

Darüber hinaus wird sich das Potential des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs erhöhen auf Grund von Effekten, die heute schon absehbar sind:

- Elektrifizierung und Fahrgastzunahme auf der Breisgau-S-Bahn bis 2019
- ergänzende, auf die Bahn abgestimmte Buskonzepte, z.B. im Ortsverkehr Breisach, neue Buslinie Bad Krozingen-Breisach, Zubringerverkehr Markolsheim-Volgelsheim
- Zunehmende Bedeutung von Klima- und Umweltaspekten (CO<sub>2</sub>-, Feinstaub-, Stickoxid-Problematik) in der Verkehrspolitik, BW als Pionierland für nachhaltige Mobilität
- neue Tendenzen im Tourismus und im Tarifbereich, u.a. zunehmende Tagesreisen und grenzüberschreitende Pauschaltarife
- Bevölkerungs-, Schul-, Siedlungs-, Gewerbeentwicklung entlang der Bahntrasse
- noch engere wirtschaftliche, politische und kulturelle Verflechtung der Oberzentren Freiburg und Colmar, auch im Rahmen der deutsch-französischen Freundschaft.

### **Gäubahn**

Nicht nachvollziehbar ist für den LNV, dass der seit über 20 Jahren geplante und im Vertrag von Lugano mit der Schweiz vereinbarte Ausbau der Gäubahn im Abschnitt Horb-Tuttlingen zurückgestuft wurde. Dabei geht es nur um eine stellenweise Wiederherstellung der ursprünglichen Zweigleisigkeit.

Es liegt ein objektiv begründbarer besonders vordringlicher Bedarf vor, ein Engpass, der erweitert werden muss: In naher Zukunft wird der Gotthard-Basistunnel eröffnet und damit eine neue Dimension im Nord-Südverkehr auf der Schiene, da die Schweiz den LKW-Transitverkehr dann zu Recht noch stärker reglementieren wird. Die Rheintalbahn kann diesen beträchtlichen Zusatzverkehr aus Kapazitätsgründen nicht allein aufnehmen; die Gäubahn wird einen erheblichen Anteil übernehmen müssen. Das ist mit der vorhandenen eingleisigen Infrastruktur unmöglich, deren Ausbau auch im Zusammenhang mit Stuttgart 21 von der Verkehrspolitik angekündigt und versprochen war.

### **Projekt-Nr 2-004-V03 (Projektliste Schiene) (Stellungnahme des NABU Hambrücken)**

Innerhalb des Bundesverkehrswegeplans 2030 ist im Projekt-Nr. 2-004-V03 der Projektliste Schiene ein vordringlicher Bedarf für eine neue Trasse zum Ausbau des Güterverkehrs im Korridor zwischen Philippsburg (Molzau) und Karlsruhe formuliert. Sollte ein möglicher Trassenverlauf dieses Abschnitts im Bereich Bruchsal die Saalbachniederung tangieren, weist der NABU Hambrücken bereits jetzt auf das dort bestehende sehr große Konfliktpotential insbesondere im Hinblick auf bestehende Naturschutzvorrangflächen hin.

Wie an keiner anderen Stelle in Baden - Württemberg (BW) ist es der Staatlichen Naturschutzverwaltung und dem NABU Hambrücken in gemeinsamen Anstrengungen gelungen, ein Wiesengebiet das schon verloren war, großflächig wiederherzustellen. Das Land BW und der NABU Hambrücken haben innerhalb der letzten 20 Jahre mehrere Millionen Euro investiert, damit dort ein naturschutzfachlich hochwertiger und überregional bedeutsamer Lebensraum und Rastplatz für zahlreiche gefährdete und geschützte Arten geschaffen werden konnte. Das ca. 300 ha große und damit größte zusammenhängende Wiesengebiet Nordbadens ist mit 20% (aktuell über 60 ha) im Eigentum des Naturschutzbundes Deutschland (NABU). Neben der Sicherung von Flächen durch Grunderwerb von zahlreichen Grundstücken wurden z.B. mehrere Flachgewässer und Überschwemmungsflächen angelegt, eine 20 KV Mittelspannungsleitung in den Boden verlegt, Wiesen aufgewertet und seit vielen Jahren ein Pflegemanagement nach naturschutzfachlichen Gesichtspunkten installiert. Das Projekt wurde dabei u.a. von der Zoologischen Gesellschaft Frankfurt, der Deutschen Umwelthilfe und Spenden zahlreicher Naturfreunde unterstützt. Darüber hinaus ist die Saalbachniederung Projektgebiet des Projektes „Lebensader Oberrhein“ im Rahmen des Bundesprogrammes Biologische Vielfalt, gefördert durch das Bundesamt für Naturschutz und mit Mitteln des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit.

Für die Weißstörche in Nordbaden sind die Saalbachwiesen das wichtigste Nahrungsgebiet, gleichzeitig beherbergt dieses Gelände eine der letzten Populationen der stark gefährdeten Graumammer im nördlichen Baden-Württemberg. Auch die Anhang I Arten der Vogelschutz-Richtlinie Zwergtaucher, Wachtel und Wasserralle brüten in der Saalbachniederung seit Jahren erfolgreich. Die

vom Aussterben bedrohte<sup>1</sup> Kornweihe überwintert mit 3-4 Individuen (Brutbestand 0-2 Paare in BW) in der Saalbachniederung. Zudem dient die Saalbachniederung mit den zahlreichen Flachwasserzonen und Schlammbänken in den letzten Jahren allwinterlich als Rastplatz für eine Vielzahl hochgradig gefährdeter Vogelarten. Neben einzelnen Exemplaren des Fischadlers und dem ebenfalls in Baden-Württemberg als Brutvogel ausgestorbenen Kranich, welcher mit bis zu 100 Individuen in der Saalbachniederung als Rastvogel beobachtet werden kann, sind zahlreiche Limikolen wie beispielsweise die vom Aussterben bedrohte Bekassine, die in Baden-Württemberg als Brutvogel ausgestorbenen Arten Kampfläufer, Uferschnepfe und Rotschenkel sowie Dunkler Wasserläufer, Zwergstrandläufer und Grünschenkel, welche in Baden-Württemberg noch nie gebrütet haben, für Tage bis Wochen ebenfalls Gast während des Vogelzuges.

Hinsichtlich der Landschaftsästhetik und des Artenreichtums besitzen die Saalbachwiesen einschließlich der umgebenden Wälder in der dichtbesiedelten Region Nordbaden ohne Zweifel ein Alleinstellungsmerkmal. Um diesen Tatsachen Rechnung zu tragen, wurde die Saalbachniederung als Landschaftsschutzgebiet (2.15.048) und Vogelschutzgebiet „Saalbachniederung bei Hambrücken“ (6817-441) ausgewiesen. Ebenso ist sie Bestandteil des FFH-Gebietes „Lußhardt zwischen Reilingen und Karlsdorf“ (6717-341).

Einen Eingriff in die Saalbachniederung zur Realisierung einer neuen Güterverkehrsstrecke ist für den NABU Hambrücken nicht vorstellbar. Wir bitten daher, bei den Planungen zum Ausbau des Güterverkehrs zwischen Philippsburg und Karlsruhe dafür Sorge zu tragen, dass einer der letzten unzerschnittenen Landschaftsräume in Nordbaden nicht beeinträchtigt wird. Zum Schluss möchten wir noch mitteilen, dass die Anstrengungen der NABU Gruppe Hambrücken für die Saalbachniederung mehrfach mit bedeutenden Umweltpreisen ausgezeichnet wurden, so z.B. mit dem Naturschutzpreis des Landes BW und der Goldenen Natur von ZDF/HÖRZU.

---

Der LNV erwartet, dass Erkenntnisse aus dem Anhörungsverfahren und aus dieser Stellungnahme in eine grundlegende Änderung des BVWP einfließen und Auswirkung haben auf konkrete Verkehrsprojekte.

In diesem Sinn bedanken wir uns für die Möglichkeit der Beteiligung und Anhörung und erklären unsere Bereitschaft, bei der nötigen Neuorientierung des BVWP mitzuarbeiten.

Stuttgart, den 29.4.2016

---

<sup>1</sup> Rote Liste der Brutvögel Baden-Württembergs: 5. Fassung. Stand 31.12.2004: 0 = ausgestorben, 1 = vom Aussterben bedroht, 2 = stark gefährdet, 3 = gefährdet

## **ANHANG:**

### **Bewertung konkreter Straßenbauvorhaben im Land und in den Regionen**

(unvollständig, da die Bewertung i.d.R. durch die regionalen Arbeitskreise des LNV und die regionalen Umweltverbände erfolgt)

#### **Nordoststring / Stuttgart** *(siehe auch gesonderte Stellungnahme des LNV Stuttgart)*

Der geplante Straßenbau gefährdet den Bestand vieler Vogelarten wie Rebhuhn, Steinkauz, Specht, Neuntöter und Feldlerche, um nur einige aufzuführen. Die mit großer finanzieller Unterstützung begonnenen Bemühungen, um die Restbestände von Rebhühnern im Schmidener Feld zu erhalten, werden durch diesen Straßenbau zunichte gemacht. „

Das Schmidener Feld hat eine hohe Bedeutung für viele natürliche Funktionen. Dazu gehören unter anderem die Grundwassersicherung und die klimaökologische Ausgleichswirkung dieses Gebiets.

Die Naturschutzverbände wollen nicht, dass durch den Bau des Nordoststrings sehr wertvolle Böden zerstört werden. Die Böden des Schmidener Felds sind bekanntlich sehr gute Standorte für landwirtschaftliche Nutzpflanzen.

#### **B31-West zwischen Freiburg und Breisach:**

Der LNV kritisiert die Planung zur sogenannten „B 31 West 2. Bauabschnitt“ zwischen Gottenheim und Breisach (Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald) und lehnt die bisherigen Planungen entschieden ab. Kritikpunkte sind:

- Zwischen Freiburg und Breisach besteht bereits eine bestens ausgebaute, leistungsfähige und außerörtlich verlaufende Straßenverbindung - die B 31. Eine Parallelerschließung ist nicht notwendig.
- Die auszubauende Straße „B 31 West“ hätte 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 notfalls durch kleinräumige Umgehungen im Zuge des Ausbaus der dortigen Landesstraßen gelöst werden.
- Über die Trasse der sog. „B 31 West“ herrscht in der Region Uneinigkeit.
- Aktuelle Verkehrszählungen ergaben Fahrzeugzahlen, die weit unterhalb der für den Bau einer Bundesstraße notwendigen Verkehrszahlen sind, insbesondere der Schwerverkehr ist gering.
- 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.

### **B31 / Stadttunnel Freiburg**

Falls dieses Projekt gebaut werden soll, muss der sogenannte Ganterknoten als autobahnähnlicher Vollanschluss in nächster Nähe des Stadtzentrums aus der Planung gestrichen werden: dieser Knoten würde den Verkehr in die Stadt bringen, der durch die Untertunnelung aus der Stadt herausgeholt werden sollte. Ein Autobahnanschluss mitten in der Stadt verbietet sich für die „Ökohauptstadt“ Freiburg. Die nördliche Dreisamuferstraße muss, wenn der Stadttunnel seine Funktion erfüllt, in eine verkehrsberuhigte Zone umgebaut werden und Freiburg zur Stadt am Fluss werden.

### **B31 / Littenweiler – Höllental**

Der 4-spurige Ausbau wird zu einem Engpass am Eingang des Höllentals führen, der neue Ausbaustufen (Falkensteig- und Hirschsprungtunnel) nach sich ziehen wird, die jedoch nicht vorgesehen sind. Es wäre sinnvoll, die B31 in Richtung Höllental von 4 Spuren auf 3 und schließlich auf 2 schrittweise zu verschlanken und damit die abrupte Engpass-Situation abzumildern.

### **Die B27 zwischen Donaueschingen und Blumberg:**

Alle geplanten und auch schon beschlossenen Maßnahmen stufen wir als nicht vordringlich ein, da keine Überlastung, keine Engpass-Situation besteht, von den Ortsdurchfahrten (Behla, Zollhaus, Randen) nur wenige Anwohner betroffen sind und sich die Ortschaften schon seit langem von den Durchfahrtstraßen wegentwickelt haben. Die entstehenden neuen Beeinträchtigungen (ökologische Eingriffe, Naherholung, Landschafts- und Flächenverbrauch) sind nicht wesentlich geringer einzuschätzen als die vorhandenen.

Tatsächlich vordringlich wäre nur der Bau einer leistungsfähigen Doppelspur-Kreisverkehrsanlage am Zubringer Allmendshofen gewesen.

### **B523 / Villingen**

Kein Vordringlicher Bedarf: Die Verkehrsentslastung durch den sog. Lückenschluss zur B33 wird geringer sein als erwartet, da der hohe Ziel- und Quellverkehr vorwiegend auf dem bestehenden Straßensystem bleibt und der Durchgangsverkehr unter 1000 Fahrzeugen liegt. Auch hier ist ein induzierter Verkehr zu erwarten, der den kurzfristig erreichten Entlastungseffekt schnell zunichte machen wird. Neue Beeinträchtigungen werden entstehen durch Verlärmung des Wohngebiets Wöschhalde, durch Einschnitte in die Landschaft und in die Naherholung und durch Verbrauch und Zerschneidung ökologisch wertvoller Flächen.

### **Ortsumgehung Immendingen mit Immendingen-Zimmern im Zuge der B311:**

Diese Ortsumgehung wurde in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. In der Diskussion sind derzeit hauptsächlich zwei Varianten, nämlich eine ortsnahe entlang der Schwarzwaldbahn und eine ortsfernere direkt oberhalb der Donau am südlich ansteigenden Hang. Im Falle der Variante entlang der Schwarzwaldbahn würden große Teile der Donau-Aue erheblich beeinträchtigt. Im Falle der Hang-Variante würde der gesamte, bisher weitgehend störungsfreie und mit Altarm-Stümpfen versehene Donau-Abschnitt zwischen Hintschingen und dem Immendinger Wehr (FFH-Gebiet!) durch den massiven Eingriff in den Hang ökologisch entwertet, verlärmert und vom südlich davon gelegenen Gebiet abgeschnitten. Der dort im Zuge des Baus des Daimler-Prüf- und Technologiezentrums geplante und mit Ausgleichsfunktion bewertete Wildkorridor würde seinen Sinn gleich wieder verlieren. Vertretbar ist aus unserer Sicht ausschließlich eine Tunnellösung vom Hintschinger Friedhof nach Osten unter der ehemaligen Kaserne hindurch bis zur L225; der weitere Verlauf wäre dann auf der jetzigen L225 bis zur jetzigen Trasse der B311 am Ostrand von Immendingen, wo der Anschluss über einen Kreisverkehr erfolgen müsste.

### **Ortsumgehung Spaichingen mit Balgheim im Zuge der B14**

Diese Ortsumgehung wurde in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. Würde jedoch die gesamte Umgehungstraße, die um Spaichingen und Balgheim einen Zweidrittelkreis beschreibt, oberirdisch angelegt, wo wäre der Flächenverbrauch extrem. Auch der Zerschneidungseffekt wäre unverträglich hoch; im Westen und Nordwesten von Spaichingen würde das dortige Naherholungsgebiet komplett vom Siedlungsgebiet abgetrennt. Es sind deshalb unbedingt Alternativen mit Teil-Untertunnelungen ernsthaft zu prüfen.

### **B 28 / Südumfahrung Tübingen**

Die B 28 Südumfahrung Tübingen-Unterjesingen im Ammertal per Tunnel (int. Nummer 223) lehnt der LNV, weil sie einen massiven Einschnitt in Belange des Landschafts-, aber auch des

Grundwasserschutzes darstellt. Die Verkehrszahlen sind enorm, aber da nun der Weiterbau der B28 von Tübingen nach Rottenburg begonnen wurde, dürfte sich - sobald diese Straße in Betrieb ist - der Verkehr aus dem Ammertal zumindest teilweise ins Neckartal verlagern. Die hohe Einstufung der Südumfahrung Unterjesingen kann, um die Entwicklung abzuwarten, aus sachlichen Gründen in den weiteren Bedarf umdefiniert werden.

### **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.

### **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.

### **B36/B293-G10-RP-BW („2. Rheinbrücke“):**

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.

### **A 98**

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 Autobahnstandart. Ein Ausbau auf B 34 in Taltrassenlage entspricht der verkehrlichen Funktion der lokalen und regionalen Entlastung der Orte am Hochrhein und wird vom BUND Hochrhein 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 Osten 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.

**Alternativen Prüfung:** 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 Talrassen 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 ortsnaher 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 Verkehrsentslastungen 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 Hoahrhein gerecht zu werden. Der BUND ist der Ansicht, dass mit einer A 98 als Bergtrasse die Verkehrsproblematik in den Städten und Gemeinden am Hoahrhein 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 Hoahrhein 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 Hoahrhein 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.

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.