



Landesnaturschutzverband
Baden-Württemberg e.V.

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

Anerkannte Natur- und
Umweltschutzvereinigung
(§ 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz)

Dr. Anke Trube
Geschäftsführerin

Stuttgart, 19.09.2023

Landesnaturschutzverband BW · Olgastraße 19 · 70182 Stuttgart

Regierungspräsidium Stuttgart
Ref. 24 Recht und Planfeststellung
Frau Sigrid Weil
Ruppmannstr. 21
70565 Stuttgart

Per Email zusätzlich an abteilung2@rps.bwl.de

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom
Az 24-3912-1/101-2004 vom 24.07.2023
(RPS24-390-3/7)

Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom
s-A8-mühlhausen-hohenstadt-albaufstieg

Telefon/E-Mail
0711/248955-23, anke.trube@lnv-bw.de

Planfeststellungsverfahren für den sechsstreifigen Aus- und Neubau der Bundesautobahn A 8 Karlsruhe – München zwischen Mühlhausen und Hohenstadt (Albaufstieg)

Anhörung zur 5. Planänderung

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg (LNV) dankt für die Zusendung der oben genannten Unterlagen und die damit verbundene Möglichkeit zur Stellungnahme.

I) Vorbemerkung

Zunächst eine **Vorbemerkung**, deren Kenntnisnahme und Lektüre für das Verständnis der unter II folgenden Stellungnahme unverzichtbar ist.

- Wenn wir in unserer Stellungnahme weiterhin die Aussetzung des Verfahrens beantragen, dann geschieht dies nicht, weil wir grundsätzlich gegen jeden Meter Straßenbau oder konkret dieses Projekt wären. Man wirft uns dies gerne vor. Der Vorwurf ist aber unzutreffend. Auch wenn viele der realisierten und noch geplanten Straßenbauprojekte des Bundesverkehrswegeplanes überflüssig oder sogar schädlich sind (Klimaschutz!), gibt es Ausnahmen.

- Zwar wäre eine solche ablehnende Position angesichts des über Jahrzehnte gewachsenen immensen Investitionsvorsprungs des Straßenbaus gegenüber dem öffentlichen Verkehr und sonstigen Umweltverbund gerechtfertigt; dies u.a. auch vor dem Hintergrund des Klimaschutzgesetzes (Paragraph 13 Abs. 1 und 2).
- Doch sehen wir realistisch, dass es Situationen gibt, in denen, unter Abwägung aller Umstände und bei Einhaltung einiger Bedingungen, der Bau einer neuen Straße notwendig oder das kleinere Übel sein kann.
- Wir anerkennen, dass der Albaufstieg einer der (wenigen) Bereiche ist, wo auf den ersten Blick der gern zitierte „gesunde Menschenverstand“ sagt, „hier muss etwas geschehen“.
- Doch muss bei jedem Straßenbau die gesamte Verkehrsinfrastruktur gesehen werden und es müssen die direkten und indirekten Wirkungen auf die Umwelt und besonders den Klimaschutz beachtet werden. Dies gilt ganz besonders bei der A8 und beim Albaufstieg als Teil des Verkehrskorridors Stuttgart-München.

In diesem Korridor wurden in den vergangenen 15 Jahren für die Bahninfrastruktur durch Stuttgart 21 und die Schienen-Neubaustrecke Stuttgart-Ulm (und im weiteren Verlauf Richtung München in den nächsten Jahren) hohe Verkehrsinvestitionen getätigt und werden noch getätigt. Ein Teil der im Rahmen dieser Investitionen errichteten Schieneninfrastruktur wurde 2022 fertiggestellt und ging in Betrieb.

Die volle Wirkung werden diese Investitionen und noch laufende und geplante Maßnahmen für die Schieneninfrastruktur zwischen Stuttgart und München aber erst in den nächsten Jahren entfalten. Also zu einem Zeitpunkt, wo die neue Straßeninfrastruktur der A 8 am Albaufstieg wahrscheinlich erst in der Ausschreibungs- oder Bauvorbereitungsphase stehen wird.

Ein politisches Argument für den Ausbau der Schiene war und ist das Ziel, den relativ umweltverträglichen Schienenverkehr gegenüber dem Straßenverkehr zu stärken. Wenn nun die parallel dazu verlaufende Autobahn in ihrer Kapazität erweitert wird, wird dieser erwünschte Effekt konterkariert und womöglich ins Negative verkehrt. Diese Thematik fehlt bisher in der konkreten Planung wie auch bei der Abhandlung des Projektes im Bundesverkehrswegeplan völlig.

- Wir fordern daher eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung der Infrastruktur im „Korridor“ zwischen dem Raum Stuttgart und dem Raum München, unter Einbeziehung der Bahninvestitionen und der Straßenverkehrsinvestitionen, darunter auch B 10 und B 29.
- Eine solche verkehrsträgerübergreifende Betrachtung ist umso mehr erforderlich, als öffentliche Mittel (finanzielle und personelle Ressourcen) ein knappes Gut darstellen. Es verbietet sich, eine mit hohen Beträgen ertüchtigte und erweiterte Schieneninfrastruktur in ihrer Attraktivität durch anschließende umfassende Straßenbauinvestitionen zu

schmälern oder zu „konterkarieren“. Eine verantwortliche Verkehrsinfrastrukturpolitik und Finanzpolitik sollte diese Frage von Parallelinvestitionen grundsätzlich angehen.

- Es gibt völkerrechtlich verbindliche Verpflichtungen im Klimaschutz, die Deutschland bisher gerade im Verkehrssektor in krasser Weise verfehlt.
- Der Verkehr hat, anders als andere Sektoren wie Industrie, Gewerbe, Haushalte, Landwirtschaft, seit 1990 praktisch keine Rückgänge bei den Treibhausgasemissionen erzielt und nach wie vor weit von seinen „Zielpfaden“ weit entfernt. Hauptursache für diese Fehlentwicklung ist der Straßenverkehr. Jede Erweiterungsinvestition in den Straßenverkehr erschwert es zusätzlich, diese Ziele zu erreichen. Dazu trägt auch bei, dass bei der Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses im Rahmen des BVWP der indirekte induzierte Verkehr und seine Klimaauswirkungen nicht ausreichend berücksichtigt wird.
- Mobilität ist nicht Selbstzweck und erst recht nicht ihr unbegrenztes Wachstum. Mobilität hat vielmehr dienende Funktion. Ein ständig zunehmender Straßengüterverkehr mit wachsenden Entfernungen ist nicht unbedingt ein Zeichen wirtschaftlicher Stärke, sondern kann eine Wirtschaft auch vulnerabel machen (Lieferketten).
Mobilität muss sich in die Gesamtheit und Werteordnung des Gemeinwesens einfügen und verkehrsträgerübergreifend betrachtet werden. Dies auch deshalb, weil etwa 25% der Bevölkerung keinen Zugang zur Automobilität haben.

Wir bitten und erwarten, dass das Verkehrsministerium zu dieser im Verkehrskorridor Stuttgart-München besonders bedeutsamen Frage eine grundsätzliche Klärung herbeiführt und sind gerne auch an einem Gespräch interessiert. Solange diese Fragen nicht geklärt sind, muss das Verfahren zum Ausbau der BAB A8 im Verkehrskorridor Stuttgart – München ausgesetzt werden.

II.) Eigentliche Stellungnahme

Der LNV beantragt die Aussetzung des Verfahrens auch wegen weiterhin irreführender Anhörungsunterlagen (beweisbar falsche Tatsachenbehauptungen). Zum einen fehlt etwa die oben in der Vorbemerkung erwähnte verkehrsträgerübergreifende Betrachtung des Verkehrskorridors zwischen Stuttgart und München. Zum anderen ist der indirekt induzierte Verkehr nicht berücksichtigt.

Das Verfahren kann erst weitergeführt werden, wenn diese Unterlagen korrigiert und nachgereicht wurden.

Insbesondere sind folgende Unterlagen weiterhin falsch:

1. Verkehrliche Auswirkungen: In der Verkehrsuntersuchung¹ wird weiterhin ein Modell von der konstanten Quelle-Ziel-Beziehung verwendet, die es nicht gibt. Korrekt hätte das Modell vom konstanten Reisezeitbudget angewendet werden müssen. Bei Wegfall der (nicht vorhandenen) Reisezeitersparnis dürfte sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis gravierend ändern und möglicherweise in den Bereich von 1 oder darunter kommen.
2. Klimawirkungen: Im Klimabericht² sind aufgrund obiger Fehler im Verkehrsgutachten die zur 5. Planänderung erstmals vorgelegten Berechnungen der verkehrlichen Klimawirkungen des Aus- und Neubauvorhabens ebenfalls nicht korrekt berechnet. Die Verfasser des Klimaberichts, die Autobahn GmbH, lassen den indirekten induzierten Verkehr zudem völlig außer Acht.

Das Projekt trägt eben nicht zum Klimaschutz bei, ganz im Gegenteil.

Begründung

Das RP Stuttgart betreibt die Anhörung zur 5. Planänderung im Rahmen der Planfeststellung für den sechsstreifigen Aus- und Neubau der Bundesautobahn A8 zwischen Mühlhausen und Hohenstadt (Albaufstieg und Albabstieg). Die Planunterlagen liegen vom 24. Juli 2023 bis 23. August 2023 aus. Termin für Abgabe von Stellungnahmen ist der 25. September 2023.

Im Rahmen der Anhörung zur 4. PÄ hatte der LNV in seiner Stellungnahme (vom 28.03.2022) ebenso wie die Gruppe unabhängiger Verkehrswissenschaftler, gefordert, dass die Änderung der CO₂-Emissionen als Folge des Baus des Projekts dargestellt wird. Dieser Forderung wurde im Rahmen der Anhörung für die 5. PÄ zwar nachgekommen.

Die Angaben über die CO₂-Emissionen in den Planunterlagen sind jedoch aufgrund des falschen zugrunde gelegten Verkehrsmodells nicht tragfähig. Es wurde erneut das Verkehrsmodell von der konstanten Quelle-Ziel-Beziehung verwendet, die es nicht gibt. Richtig wäre es, das Verkehrsmodell mit konstantem Reisezeitbudget (für den Personenverkehr), das heißt mit einem Reisezeitbudget, welches unabhängig von der Geschwindigkeit der Verkehrsinfrastruktur ist, zu verwenden. Die durch den Straßenbau gewonnenen Zeiten werden in den Verkehr reinvestiert. Dass dies so ist, ist seit Jahrzehnten bekannt. Der so entstehende Mehrverkehr wird **induzierter Verkehr** genannt.

Der Sachverständigenrat für Umweltfragen führt in seinem Sondergutachten vom November 2017 „Umsteuern erforderlich: Klimaschutz im Verkehrssektor“³ aus:

S. 65, Kapitel 4.1.2 Verkehrsleistung:

„Ungeachtet der negativen Auswirkungen des Verkehrs steigt die Verkehrsleistung in

¹ Die von MODUS CONSULT stammende Unterlage „BAB A 8 Ausbau Streckenabschnitt AS Mühlhausen - AS Hohenstadt, Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung auf 2035“, Unterlage U16f (U16f_00_Verkehrsuntersuchung_PAE5.pdf).

² Es handelt sich um die von der Autobahn GmbH Südwest stammende Unterlage „UVP-Bericht Anhang 1nf: großräumige Klimawirkung“ (U011f_01nf_Anh_UVP-Bericht_Makroklima_PAE5.pdf).

³ 2017_11_SG_Klimaschutz_im_Verkehrssektor-2.pdf

Deutschland stetig an.

Das Wachstum der Verkehrsleistung resultiert in erster Linie aus steigenden Längen der zurückgelegten Strecken.....

Die Anzahl der Wege pro Person und Tag sowie die Zeit, die dafür aufgewendet wird, sind dagegen gleich geblieben. Hierbei handelt es sich um keine neue Erkenntnis: Menschen in verschiedenen Ländern und Kulturen sind über Jahrzehnte hinweg durchschnittlich täglich die gleiche Zeit unterwegs. Dieses konstante Reisezeitbudget gilt als eine der stabilsten Mobilitätskenngrößen und wird als „Marchetti-Konstante“ bezeichnet (MARCHETTI 1994; METZ 2008).“

Bei Agora Verkehrswende⁴ ist zum induzierten Verkehr und vermeintlicher Zeiteinsparung durch schnelleren Verkehr mit Quellangaben zu finden:

S. 14 „Zudem wurde der Effekt des induzierten Verkehrs in der Prognosemethodik nur verkürzt berücksichtigt. Es handelt sich dabei um das Phänomen, dass „durch den Bau oder Ausbau von Infrastruktur ein Verkehrszuwachs stattfindet, der ohne diese Maßnahme nicht stattgefunden hätte. Induzierter Verkehr entsteht durch zusätzliche Fahrten zu neuen Zielen, häufigere Fahrten zu vorher schon angesteuerten Zielen, Veränderung der Zielwahl oder Veränderung der Standortwahl.“

S. 20 „...generierten die Menschen in Deutschland zwischen 2002 und 2017 zwar mehr Verkehr. Ihre Mobilität blieb dabei aber in etwa gleich – oder sank zum Teil sogar leicht – und Zeit wurde in der Gesamtbetrachtung nicht gespart.

Mit anderen Worten: ein leistungsfähigeres Verkehrssystem kann zwar ein größeres Fahrzeugaufkommen bewältigen. Die neu geschaffenen Kapazitäten werden aber zum Teil durch Verkehre wieder aufgebraucht, die ohne sie gar nicht oder anders stattgefunden hätten, ohne dass die Mobilität der Menschen – also der eigentliche Nutzen von Verkehr – dadurch unbedingt verbessert wird.“

Der wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestags führt in seiner Dokumentation „Straßenbau und Verkehrsentwicklung“ von 2021⁵ aus:

„Das im Auftrag des BMVI erstellte Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030 verweist auf die folgenden Nachfragewirkungen, die durch bewertete Verkehrsprojekte im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung ausgelöst werden können und dementsprechend berücksichtigt werden müssen:

- *Induzierter Verkehr (Erhöhung der Fahrtenhäufigkeit bzw. geänderte Zielwahl),*
- *Verlagerungen zwischen konkurrierenden Verkehrsträgern (Verkehrsmittelwahl) und*
- *Änderungen der Routenwahl/Umlegung*

.....

⁴ Agora Verkehrswende (2023): Die Bundesverkehrswegeplanung schnellstmöglich modernisieren. Übersicht des Entstehungsprozesses des Bundesverkehrswegeplans 2030 und der Vorschläge für eine klimagerechte Reform. (Langfassung)

[www.agora-verkehrswende.de/https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Bundesverkehrswegeplan/89_Bundesverkehrswegeplan_Langfassung.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Bundesverkehrswegeplan/89_Bundesverkehrswegeplan_Langfassung.pdf)

⁵ WD-5-044-21-pdf-data.pdf

Das o.g. Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan führt hierzu wie folgt aus:

„Beim induzierten Verkehr ist zunächst zwischen primär und sekundär induziertem Verkehr zu unterscheiden. Hiervon wird bei den Prognosen der Nachfragewirkungen und der gesamtwirtschaftlichen Bewertung nur der primär induzierte Verkehr berücksichtigt. ‚Primär induzierter Verkehr‘ bedeutet, dass durch die Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur im Planfall bei ansonsten unveränderten mobilitätsbestimmenden Einflussgrößen eine zusätzliche Nachfrage ausgelöst wird, die im Bezugsfall nicht entstanden wäre. ‚Sekundär induzierter Verkehr‘ entsteht dann, wenn die Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur zu einer zusätzlichen Ansiedlung von Einwohnern und/oder Beschäftigten im Einzugsbereich der betreffenden Maßnahmen und einem hieraus resultierenden zusätzlichen Verkehrsaufkommen führen. Das Entstehen von sekundär induziertem Verkehr ist nur als längerfristige Entwicklung zu verstehen. ...“

Und S. 8/9:

Die PTV Group/ Fraunhofer ISI/ M-FIVE führen in einer Studie im Auftrag des BMVI zu induziertem Verkehr wie folgt aus⁶:

„Es gibt eine Reihe von Faktoren, die zusätzlichen Verkehr induzieren, das heißt, „auslösen“ oder „einleiten“, können. Ein anderer Ausdruck für den induzierten Verkehr lautet „Neuverkehr“.....

Aus Sicht der Planungstheorie (Raum- und Verkehrsplanung) entsteht induzierter Verkehr vorwiegend durch die Senkung des sogenannten Raumwiderstandes, womit die erleichterte Erreichbarkeit eines bestimmten Zieles von einem konkreten Ausgangspunkt gemeint ist. Dies ist oftmals mit dem Grad der Verkehrsinfrastruktur verknüpft. Beispielsweise kann der Neu- oder Ausbau einer Straßen- oder Schienenverbindung an einem Ausgangspunkt die benötigte Fahrzeit zu nunmehr besser angebundnen Zielen reduzieren. Dies regt Personen dazu an, Ziele aufzusuchen, die vorher außerhalb ihrer üblichen Wege lagen. Wenn diese Ziele aufgrund der Fahrzeitverkürzung zusätzlich zu bisherigen Zielen aufgesucht werden (oder weiter entfernt liegen als bisherige Ziele), entsteht induzierter Verkehr. „Beide Theorien sagen damit eindeutig aus, dass eine Verbesserung der Infrastruktur zusätzlichen Verkehr zur Folge hat, soweit damit eine Verbesserung der Erreichbarkeit (Senkung der Reisezeiten und damit der Transportkosten) einhergeht“ (Verron et al. 2005, S. 46).“

Die Anwendung eines nicht korrekten Verkehrsmodells führt wegen der kürzeren Antrags-trasse zu einem angeblichen Rückgang der CO₂-Emissionen. Tatsächlich führt das Projekt zu einer Zunahme der CO₂-Emissionen und widerspricht damit dem Bundesklimaschutzgesetz.

Der LNV hält es für rechtlich nicht zulässig, eine Anhörung mit inkorrekten Planunterlagen durchzuführen.

⁶ PTV Group, Fraunhofer ISI, M-FIVE, Verlagerungswirkungen und Umwelteffekte veränderter Mobilitätskonzepte im Personenverkehr, Wissenschaftliche Beratung des BMVI zur Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie, Studie im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Karlsruhe, November 2019, S. 147 f..

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/MKS/studie-verlagerungswirkungen-umwelteffekte-mobilitaetskonzepte.pdf?__blob=publicationFile.

Zur nicht korrekten Verkehrsuntersuchung

In der Verkehrsuntersuchung von MODUS COSULT kommt der induzierte Verkehr zwar nun mehrfach vor, allerdings in gänzlich nicht korrekter Berücksichtigung. So steht auf Seite 6 unten:

... und bilden demnach bereits Effekte des primär induzierten Verkehrs ab, die im Nullfall auftreten

Der induzierte Verkehr ist jedoch der Verkehr, der erst durch den Bau des Planfalls entsteht. Wenn hier angenommen wird, dass bereits im Nullfall induzierter Verkehr auftritt, so ist das offensichtlich widersinnig und falsch. Dies gilt auf für die beiden folgenden Zitate.

Wir bitten ebenso höflich wie dringend, uns zu erläutern, wie diese unrichtige Zuordnung des induzierten Verkehrs begründet wird.

Seite 22:

Mit dieser Herangehensweise wird ein Teil des induzierten Verkehrs bereits in der Nullfallprognose ermittelt, ...

Seite 26:

3.4 Auswirkungen durch induzierten Verkehr

Der induzierte Verkehr ist im Prognose-Nullfall durch seine primären und sekundären Wirkungen bereits enthalten.

Durch diese falsche Anwendung und Einberechnung des induzierten Verkehrs durch die Verfasser der Verkehrsuntersuchung kommt es auf Seite 27 zu der Schlussfolgerung:

Der Unterschied der Gesamtfahrlänge der Fahrzeuge, die über die betrachtete Strecke fahren, beträgt demnach -4,8 km. Die Gesamtfahrzeit reduziert sich um 8 Minuten.

Dies ist verkehrswissenschaftlich falsch. Durch Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und Beschleunigung des Verkehrs kommt es eben nicht zu Zeiteinsparungen. Seit Jahrzehnten wird die Verkehrsinfrastruktur ausgebaut. Wenn dies tatsächlich – wie es die Verfasser der Verkehrsuntersuchung unterstellen – zu Zeiteinsparungen geführt hätte, so müsste die durchschnittlich im Verkehr zugebrachte Zeit gesunken sein. Es gibt jedoch keine Untersuchung, die dies belegt. Es gibt vielmehr – neben den bereits oben genannten Quellen - die bundesweite Erhebung zur Alltagsmobilität „Mobilität in Deutschland“, die in mehrjährigen Abständen durchgeführt wird und aus der hervorgeht, dass sogar eine leichte Tendenz dazu besteht, dass die von den Verkehrsteilnehmern im Verkehr durchschnittlich zugebrachte Zeit leicht zunimmt.

Korrekt hätte die Aussage lauten müssen, dass die eingesparten 8 Minuten in den Verkehr reinvestiert werden und dadurch Verkehr induziert wird. Diese Verkehrszunahme und die entsprechende Zunahme der Emissionen, insbesondere der CO₂-Emissionen, hätten ermittelt werden müssen. **Genau diese Ermittlungen fehlen jedoch.**

Ebenso fehlt die oben in der Vorbemerkung erwähnte verkehrsträgerübergreifende Betrachtung des Korridors zwischen dem Raum Stuttgart und dem Raum München; einzubeziehen sind dabei insbesondere die umfangreichen, bereits in der Fertigstellungsphase befindlichen Bahninvestitionen und die Straßenverkehrsinvestitionen, darunter auch die entlang der B 10 und entlang der B 29.

Ohne diese korrigierten Informationen erfüllen die Planunterlagen nicht die Anforderungen, die an ein Anhörungsverfahren zu stellen sind. Der LNV beantragt daher den Stopp der Anhörung, bis vollständig korrigierte Unterlagen vorgelegt werden.

Zum inkorrekten Klimabericht

Positiv zu bewerten ist, dass der Klimabericht alle drei Sektoren betrachtet:

- Die THG-Lebenszyklusemissionen, wozu die Emissionen gehören, die durch den Straßenbau und insbesondere durch die Herstellung von Beton und Stahl entstehen.
- Die verkehrsbedingten THG-Emissionen.
- Die landnutzungsbedingten THG-Emissionen.

Die BVWP-Methodik des BVWP 2030 kennt die landnutzungsbedingten THG-Emissionen noch nicht.

Der LNV geht im Folgenden nur auf die falsch berechneten verkehrsbedingten THG-Emissionen ein. Bei den sogenannten Lebenszyklusemissionen gibt es laut Tabelle 7, Seite 17, nur geringe Unterschiede zwischen den Trassen. Betrachtet man die durch den Bau entstehenden THG-Emissionen so sind alle Trassen klimaschädlich und widersprechen dem Bundesklimaschutzgesetz.

Auf Seite 4 und der folgenden Seite wird der verkehrliche Grundsatz des konstanten Reisezeitbudgets offenbar erneut ignoriert und nur auf baulich bedingte THG-Emissionen abgehoben:

Da sich die näher untersuchten Varianten E*, F* (mit K18), G* und H* in der Trassierung, der Streckenlänge sowie in Art und Anzahl der (großen) Ingenieurbauwerke unterscheiden, sind signifikante Unterschiede hinsichtlich der maßgeblichen THG-Emissionen zu erwarten.

In der Zusammenfassung auf Seite 25 wird jedenfalls erneut mit Zeiteinsparung aufgrund Streckenverkürzung gerechnet und argumentiert, obwohl es diese Zeiteinsparung durch Straßenbau nicht gibt:

Aufgrund der Streckenverkürzung reduzieren sich die verkehrsbedingten THG-Emissionen vom Prognose-Nullfall zum -Planfall um ca. 9.500 t CO₂-eq/a. Die Varianten F* und K18 – die allerdings aus technischen Gründen ausscheiden – sind hingegen mit deutlichen Zunahmen der verkehrsbedingten THG-Emissionen verbunden. Insgesamt stellt die Variante E*, auf der die Antragstrasse basiert, die klimafreundlichste Lösung dar.

Da die im Verkehr zugebrachte Zeit konstant ist (konstantes Reisezeitbudget) und sich durch Straßenbau nicht ändert, errechnet sich die zurück gelegte Strecke aus dem Produkt aus der im Fahrzeug verbrachten Zeit und der Geschwindigkeit. Da sich durch den geplanten Ausbau des Albaufstiegs die Geschwindigkeit erhöht, erhöht sich auch die zurückgelegte Strecke und die THG-Emissionen nehmen zu.

Das Projekt steht daher im Widerspruch zum Bundesklimaschutzgesetz. Wir bitten um Mitteilung, wie Sie über unseren Antrag entscheiden und um die bezüglich der Zuordnung des induzierten Verkehrs zum Nullfall erbetene Erläuterung.

Mit freundlichen Grüßen

