

BUND • Marienstr. 28 • 70178 Stuttgart

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur  
Frau Staatssekretärin Gisela Splett  
Postfach 103452  
70029 Stuttgart

31. Juli 2013

## Anmeldung von Fernstraßen-Alternativen für den BVWP

Sehr geehrte Frau Staatssekretärin Splett,

erstmalig können im Rahmen der Aufstellung des nächsten Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2015-2030 auch Verbände eigene Projekte oder Alternativen zu Fernstraßenvorhaben anmelden. Der BUND nimmt hiermit die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) für Verbände eingeräumte Möglichkeit wahr, frühzeitig eigene Projektvorstellungen zu ausgewählten Vorhaben einzureichen. Laut dem Anschreiben des BMVBS an die Länder vom 16.7.2012 sind die von Dritten angemeldeten Projekte oder Alternativen „immer seitens der Auftragsverwaltungen zu prüfen und ggf. für die Anmeldung aufzubereiten“. Die Länder müssen bereits in ihren Anmeldeunterlagen darlegen, inwieweit eine intensive Auseinandersetzung mit „alternativen Lösungsmöglichkeiten“ erfolgt ist, ob v.a. bei Umweltkonflikten der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes erwogen wurde, ggf. soll auch auf Verkehrsträgeralternativen eingegangen werden.

Beiliegend erhalten Sie Vorschläge für Alternativen bzw. für Varianten des BUND zu folgenden ausgewählten Fernstraßenprojekten, wobei wir uns inhaltlich auf das vorliegende „Landeskonzept Straße“ beziehen:

- A 6 AK Weinsberg – Landesgrenze: Ausbau Eisenbahn statt 6-spüriger Autobahn
- A 98 Hochrheinautobahn: Ortsnahe Umfahrungen im Zuge der B 34 statt Autobahn-Bergtrasse
- B 10 2. Rheinbrücke bei Karlsruhe: Ersatzbrücke auf Bestandstrasse und ÖPNV-Ausbau statt Nordbrücke
- B 31 Bodenseeraum: Integriertes Verkehrskonzept statt Aus- und Neubau der B 31
- B 39 OU Ellhofen: Trog-Deckel-Lösung auf der Ortsdurchfahrt statt Südumfahrung

Wir bitten das Ministerium, unsere Projektalternativen zu prüfen und ggf. weiter auszuarbeiten. Wir gehen auch davon aus, dass unsere Vorschläge gleichberechtigt zu den Projektvorschlägen des Landes der laufenden Priorisierung unterzogen werden und Eingang in die endgültige Anmelde-Liste des Landes finden werden.

In den Fällen, wo wir eine sogenannte Null-Plus-Variante vorschlagen, sollte diese ebenfalls weiter verfolgt werden, auch wenn deren Umsetzung und Finanzierung nicht im Rahmen der Bedarfsplanmittel des Bundeshaushalts, sondern über den Haushaltstitel „Um- und Ausbau, Lärmschutz an Bundesstraßen“ erfolgt.

Wir bitten Sie, uns über das Ergebnis der Prüfung und den geplanten weiteren Umgang des Ministeriums mit den vorgeschlagenen Projektalternativen zu informieren.

Für Gespräche und Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Brigitte Dahlbender', with a long horizontal line extending to the right.

Dr. Brigitte Dahlbender  
BUND-Landesvorsitzende

Anlagen:  
Anmeldung von Fernstraßen-Alternativen

## **Anmeldung von Fernstraßen-Alternative:**

### ***A 98 Hochrheinautobahn:***

### ***Ortsnahe Umfahrungen im Zuge der B 34 statt Autobahn-Bergtrasse***

#### **Anmeldung Fernstraßenprojekt durch:**

**BUND-Regionalverband Hochrhein**

**Adresse: Hebelstr. 23 a, 79618 Rheinfelden**

**Ansprechpartner: Ulrich Faigle, Regionalgeschäftsführer**

## **Teil A Vorhabenbeschreibung und Zusammenfassung**

### **Alternativen bzw. Varianten zu Fernstraßenprojekten**

#### **Definition des eigenen Projekts:**

Gegenüber der A 98 ist für den BUND eine Optimierung der B 34 die bessere Variante, um den Verkehrsfluss zu gewährleisten. Die verschiedenen Ortschaften müssen durch ortsnahe Umfahrungen vom Durchgangsverkehr befreit werden. Der BUND fordert im Abschnitt A 98.5 eine Talvariante durch den Ausbau der B 34. Im Abschnitt A 98.6 wird die sogenannte Konsenstrasse mit Tunnellösung um Wallbach und Bad Säckingen vorgeschlagen. Ungelöst ist der Anschluss der A 98.6 an den Abschnitt A 98.7, da dort zwingend durch einen direkten Weiterbau das FFH Gebiet Murg zum Hochrhein bei Obersäckingen durchschnitten und zerstört werden würde. Hier kann nur eine Variante auf der B 34 Trasse und die Anbindung über die bestehende Auffahrt zum Abschnitt A 98.7 bei Rothaus eine Lösung näher bringen. Östlich der A 98.7 bei der Abfahrt ist ein Unfallschwerpunkt entstanden, der entschärft werden muss. Hier schlägt der BUND einen Tunnel Richtung Albert vor, der im Tal die B 34 mit dem Abschnitt der A 98.7 verknüpft. Im Abschnitt A 98.8 - A 98.9 sind die Talnahen Trassenvarianten auf der gut ausgebauten B 34 zu nutzen. Im Stadtbereich von Waldshut ist ein Stadttunnel die einzige Möglichkeit, im bebauten Talraum die Trasse weiterzuführen.

Als weiteres Maßnahmenpaket fordert der BUND die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sowie den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs. Hierzu muss die Hochrheintalbahn elektrifiziert und vollständig zweigleisig ausgebaut werden. Als weitere Variante ergibt sich die Einbindung der Schweizer A 3, die parallel drei bis fünf Kilometer von Rheinfelden bis Bad Säckingen entfernt verläuft.

#### **Projekthistorie:**

Die heutige Planung der Autobahn A 98 geht zurück auf erste Konzeptstudien in den frühen 60er Jahren. Realisiert werden sollte eine durchgehende Autobahn von der A 5 bei Weil am Rhein entlang von Hochrhein und Bodensee bis an die bayerische Landesgrenze (sogenannte „Hochrhein-Bodensee-Autobahn“). Anfang der 80er Jahre wurde die Planung einer Bodensee-Autobahn, nicht

zuletzt aufgrund massiver Widerstände in der Bevölkerung, zugunsten eines Ausbaus der B 31 aufgegeben. 1985 wurde der westliche Teil der Trasse als „Hochrheinautobahn A 98“ von Weil bis Lauchringen an der Schweizer Grenze zum Kanton Schaffhausen erstmalig in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen. Seit 1990 wird die Planung der A 98 sukzessiv vorangetrieben.

Leider wurden bisher die Talvarianten zwar ansatzweise geprüft, aber nicht weiterverfolgt. Durch die nicht transparente Gewichtung wurden bereits in einem frühen Entwurfsstadium die Talvarianten „abgeschichtet“ aufgrund von Nähe zu den Siedlungen, Grundwasser und Kosten.

### **A 98 Chronologie und Realisierungsstand**

- ☒ 1960er: Konzeptstudien einer A 98 Hochrhein-Bodensee-Autobahn
- ☒ 1970: Linienbestimmung A 98 Hochrhein-Bodensee-Autobahn
- ☒ 1985: Aufnahme der Hochrheinautobahn in den Bundesverkehrswegeplan
- ☒ 1986: Fertigstellung A 98 Abschnitt Weil am Rhein bis Lörrach Waidhof
- ☒ 1991 - 1997: Fertigstellung einbahnige Ortsumgehung Tiengen als A 98 Abschnitt. Planfeststellungsbeschluss für zweite Fahrbahn verfällt nach 10 Jahren
- ☒ 1988: Juristische Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses A 98 Lörrach- Waidhof bis Rheinfeldens-Karsau wegen Abwägungsfehler
- ☒ 1994: Planfeststellungsbeschluss A 98 Lörrach-Waidhof bis Rheinfeldens- Karsau
- ☒ 1996: Scopingtermin zur A 98.5 Karsau - Wehr
- ☒ 1995 - 2005: Bau A 98 Abschnitt Lörrach - Rheinfeldens (8km) mit der A 861 (4,6 km) Verbindung zum Schweizer Autobahnnetz A3
- ☒ 2004: Fertigstellung Abschnitt Luttingen - Hauenstein (2 km für 21 Mio. €) – Abfahrt wird Unfallschwerpunkt
- ☒ 2005 - 2012: Bau Abschnitt Rothaus - Luttingen (7km)
- ☒ 2007: Neustart der Planungen A 98.5 Karsau bis Wehr (10,5 km)
- ☒ 2008: Neustart der Planungen Wehr bis Rothaus (6 km)
- ☒ 2011-2016 Bau des Restabschnitt A 98.4 Dreieck A 861 bis Ausfahrt Karsau - Minseln (ca. 3 km)
- ☒ 2012 Fertigstellung Abschnitt Rothaus - Luttingen (7 km)
- ☒ 2012 Diskussion um eine Konsenstrasse um Wehr-Brennet mit einer vom BUND vorgeschlagenen Taltrassenführung
- ☒ 2012 Verkürzung des Abschnitts A 98.5 von Karsau – Wehr auf Karsau- Schwörstadt
- ☒ 2013: Neustart der Planungen A 98.5 Karsau bis Schwörstadt (7 km) in Abstimmung mit dem Abschnitt A 98.6 Schwörstadt - Rothaus

**Zusammenfassende Kritik des offiziellen Vorhabens aus der Anmelde-Liste bzw. des Behördenvorschlages:**

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 hauptsächlich auf den Tal nahen, 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 zudem weiterer Verkehr generiert. Beispiel: In den Scopingunterlagen zur A 98.6 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.

Die A 98 als Bergtrasse ist naturschutzfachlich unvertretbar. Bereits 1995 zeigte 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.

Der Bau der A 98 zerstört zahlreiche Lebensräume. Alleine beim Bauabschnitt der 98.6 zwischen Rheinfeldern und Bad Säckingen werden nach den letzten vorliegenden Unterlagen in 223,88 Hektar eingegriffen. Der Verlust durch Versiegelung beträgt 25,92 Hektar. Der Bau der A 98 zerstört Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Gebiete und geschützte Biotop im Bereich Humbel, Wallbach und bei Obersäckingen und landwirtschaftliche Nutzflächen mit höchster Bodenqualität auf dem Whyler. Dabei verbraucht die A 98- Bergtrasse die meisten Flächen. Zudem werden wichtige Erholungswälder höchster Kategorie um Wehr und Bad Säckingen zerschnitten und dadurch ihrer Funktion beraubt. So bedeutet der Bau der A 98 einen massiven Eingriff in Naherholungs- und FFH-Schutzgebiete.

**Kurze Beschreibung des eigenen Vorschlags**

**Bessere Varianten: Ortsnahe Umfahrungen und Ausbau des Schienenverkehrs**

Gegenüber der A 98 ist für den BUND eine Optimierung der B 34 die bessere Variante, um den Verkehrsfluss zu gewährleisten. Die verschiedenen Ortschaften müssen durch ortsnahe Umfahrungen vom Durchgangsverkehr befreit werden. Als Maßnahmenpaket fordert der BUND im Abschnitt A 98.5 eine Talvariante durch den Ausbau der B 34 und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sowie den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs. Hierzu muss die Hochrheintalbahn elektrifiziert und vollständig zweigleisig ausgebaut werden. Als weitere Variante ergibt sich die Einbindung der Schweizer A 3, die parallel drei bis fünf Kilometer entfernt verläuft.

Konkret im Abschnitt A 98.5 Karsau-Schwörstadt ergeben sich Variantenmöglichkeiten im Tal: Die erste mögliche Alternative wird darin gesehen, die Trassengradiente ab Baubeginn Karsau abzusenken, so dass sie etwa ab dem Waldfriedhof unterirdisch in Tunnellage verläuft. Diese Tunnellage wird im Großen und Ganzen im weiteren Verlauf nach Osten beibehalten bis zum Ausgang des Stefansloch-Tunnels, bei dem diese hier „Tunneltrasse“ genannte Alternativtrasse auf

die in den Planunterlagen beschriebene Trasse der Stefanslochvariante einschwenkt. Der Trassenverlauf würde gegenüber der bevorzugten Bergtrasse dabei ca. 200 bis 400 m nach Süden geschwenkt, so dass die Trasse in Abhängigkeit von der Höhengradiente in den tief eingeschnittenen Tälern des Dinkelberges (Sägebächle, Hirschbächle, Bächtelengraben, Wolfsgraben) jeweils kurz oberirdisch verläuft. Die Gradiente ist dabei so zu wählen, dass diese Täler mit niedrigen Brücken überquert werden, die einen ungehinderten Durchflug von Fledermausarten und eine Passierbarkeit für Amphibien und terrestrische Säugetiere sicherstellen. Aufgrund des Abstandes der Trasse von ca. 300 bis 400 m zum Gebietsteil „Hollwangen Wald“ und des dort fast ausschließlich unterirdischen Verlaufes können daher bei dieser Alternative alle Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Dinkelberg“ ausgeschlossen werden. Beeinträchtigungen des Gebietsteiles „Auf dem Humbel“ können durch geeigneten Lärm- und Sichtschutz vermieden und Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Murg zum Hoahrhein“ wie oben beschrieben durch Verlängerung der Tunnellage in Brennet oder durch Hochlage der Trasse vermieden werden. Mit diesen begleitenden technischen Maßnahmen würde der oben skizzierte Trassenverlauf der „Tunneltrasse“ eine vollgültige Alternative im Sinne des FFH-Rechts darstellen.

Die zweite mögliche Alternative wird darin gesehen, die Trasse schon ab Riedmatt in Tallage zu führen. Bei dieser sogenannten „Großen Talvariante“ würde die Trassengradiente ab Baubeginn Karsau ebenfalls abgesenkt und zugleich nach Südosten geschwenkt. Sie würde den Waldfriedhof in Einschnittlage umfahren und weiter im Einschnitt in Richtung Riedmatt verlaufen. Mit einer Talbrücke wird dann östlich von Riedmatt der Verlauf der bestehenden B 34 erreicht, dem bis vor Schwörstadt gefolgt wird. Weiter geht es mit einer nördlichen Umfahrung von Schwörstadt in Tunnellage zwischen Unterdorf und dem Stefansloch. Im weiteren Verlauf nach Osten würde diese Alternative der Trasse der Stefanslochvariante folgen. Dabei wären im Bereich Brennet eine Verlängerung des Tunnels bei Brennet nach Westen (unter die Wehra hindurch) und nach Osten (bis zum Kilchbühl oder zum Duttenberg) ebenso zu prüfen wie eine Gradientenführung in Hochlage über Brennet in Richtung Kilchbühl. Die Gradiente dieser „Großen Talvariante“ ist dabei so zu wählen, dass tradierte Flugrouten von Fledermausarten mit Brücken überquert werden, die einen ungehinderten Durchflug von Fledermausarten und eine Passierbarkeit für Amphibien und terrestrische Säugetiere sicherstellen. Aufgrund des weiten Abstandes der Trasse zum Gebietsteil „Hollwangen Wald“ können auch bei dieser Alternative alle Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Dinkelberg“ ausgeschlossen werden. Beeinträchtigungen des Gebietsteiles „Auf dem Humbel“ können durch geeigneten Lärm- und Sichtschutz vermieden und Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Murg zum Hoahrhein“ wie oben beschrieben durch Verlängerung der Tunnellage in Brennet oder durch Hochlage der Trasse vermieden werden. Mit diesen begleitenden technischen Maßnahmen würde der oben skizzierte Trassenverlauf der „Großen Talvariante“ eine vollgültige Alternative im Sinne des FFH-Rechts darstellen.

Konkret in den weiteren östlichen Abschnitten muss jeweils die talnahe Variante gewählt werden. Der BUND empfiehlt eine zwei-dreispurige Ausbauvariante als Bundesstraße bis nach Tiengen.

## TEIL B Detaillierte Projektwirkungen

### Allgemeine Aspekte:

#### Verkehrliche Situation:

Statt einer Autobahnplanung sind viele kleine Lösungen nötig, um die Verkehrsprobleme zu lösen, die so unterschiedlich sind wie die Verkehrsnutzer am Hochrhein. Pendler über die Grenze, Bodenseetagestouristen, Schwarzwaldbesucher, Einkaufstouristen, Berufspendler und Schwerlastverkehr haben ganz unterschiedliche Ziele und Strecken, die sich nicht durch eine Trasse und einen Verkehrsträger bündeln lassen.

Die mit dem Bau der Autobahnplanung A 98 verfolgten verkehrspolitischen Ziele haben sich im Laufe der langen Planungszeit erheblich verändert. Die A 98 wird durch die hinter Lauchringen nicht mehr realisierbare Weiterführung nach Osten nicht, wie angegeben, die überregionale Anbindung erreichen, die einen Autobahnneubau rechtfertigt.

Auch durch die längsgeteilte Dringlichkeit wird diesem nur ungenügend Rechnung getragen. Die Planung der A 98, die die A 5 mit der A 81 verbinden will, geht von veralteten Zielen aus. Diese Anbindung wird nicht realisierbar sein, da der Kanton Schaffhausen, wie bereits erwähnt, die Trasse auf seinem Hoheitsgebiet nicht weiterführen will und es deshalb keinen Lückenschluss geben wird. Auch wird eine Anbindung der A 98 an den Wirtschaftsraum München, aus oben genannten Gründen und auch wegen der nicht zu verwirklichenden Bodenseeautobahn A 98, nie realisiert werden. Vielmehr besteht eine alternative Anbindung von West nach Ost über das Schweizer Autobahnnetz bis in Richtung München.

Eine Entlastung der Ortsdurchfahrten ist nicht zu erwarten. Die Zunahme des Ziel- und Quellverkehrs und die stetig wachsende Zahl an angemeldeten Kraftfahrzeugen werden dieser Entwicklung bis 2018 entgegenstehen. Außerdem wird durch die Trassenwahl der A 98 als „Bergtrasse“ zusätzlicher Verkehr generiert, durch längere Wege zu den Auffahrten und Abfahrten der A 98, der sich zwangsweise auf dem bisher vorhandenen Straßennetz bewegen muss. **Aus diesem Grund favorisiert der BUND eine Taltrasse mit kürzeren Anbindungen und kürzeren Wegen.**

Der BUND fordert ein umfassendes Verkehrskonzept am Hochrhein und fordern als weitere Projektalternative den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, sowie im speziellen eine Ausweitung des Personenverkehrs auf der Hochreintalbahnstrecke mit Anbindung nach Osten in den Münchener Raum sowie nach Westen über Basel an den Fernverkehr. Diese Ausweitung muss auch und vor allem in den Nachtstunden sein, um eine zusätzliche Entlastung der Verkehrsstraßen zu erreichen.

#### Abbau raumordnerischer Defizite

Auf der ganzen Streckenlänge muss auf eine Planung mit der bestehenden Bundesstraße 34 mit Ortsumgehungen umgeschwenkt werden. Mit einer talseitigen Trassenführung könnten die Verkehrsprobleme am Hochrhein schneller und lösungsorientierter angegangen werden.

- Die Planungen für eine Bergtrasse über den Dinkelberg und um Bad Säckingen bestehen immer noch. Diese Bergtrasse zerschneidet mit großem Flächenverbrauch Natur- und Erholungslandschaft.
- Die Anbindung an die im Bau befindliche A 98.7 bei Obersäckingen-Rothaus ist bisher

ungelöst, denn hier werden durch den Bau der A 98.6 Lebensräume und Naturschutzflächen mit europäischem Schutzrang zerstört.

- Ein wirksamer Lärmschutz für Anwohner der geplanten Trasse muss gewährleistet sein.
- Durch den Bau des geplanten Pumpspeicherwerks Atdorf fallen Trassenvarianten aus. Weitere große Eingriffe in Natur- und Landschaft werden nötig sein.

Die Trassenführung im Tal ist sinnvoller, da hier schon eine Vorbelastung durch den Verlauf der B 34 und der Zugstrecke vorhanden ist. Entlang dieser Strecke können Lärmschutzmaßnahmen und Tunnellösungen gebündelt werden.

Der BUND ist der Ansicht, dass mit einer A 98 als Bergtrasse die Verkehrsproblematik in den Städten und Gemeinden am Hochrhein nicht gelöst wird. Nur 12–19 % des heutigen Straßenverkehrs sind überregional. Der überwiegende Teil des Verkehrs ist regional geprägt und bewegt sich als Ziel- und Quellverkehr zwischen den Städten am Hochrhein und Hotzenwald / Dinkelberg. Dieser wird sich auch künftig hauptsächlich auf den Tal nahen kürzeren Strecken bewegen. Die Entlastung der Städte und Gemeinden wird auch wegen der langen Auffahrtswege zu einer Bergtrasse A 98 gering ausfallen.

## **Umweltwirkungen**

### Klimaschutz/Energieeinsparung

Oberstes Ziel ist die Vermeidung von Verkehr und dadurch von Belastungen wie Abgase, Lärm und klimaschädliche Abgase, sowie auch der Zerstörung der Landschaft. Durch die Wahl der Taltrasse können kurzmöglichste Verbindungen zwischen den Orten gewählt werden und die Anbindung des Individualverkehrs sowie die Anbindung ans bestehende Straßennetz optimiert werden. Dies dient dem Klimaschutz sowie der Energieeinsparung.

### Regionale/lokale Schadstoffminderung

Durch Abgasemission und Eintrag von Schadstoffen in schwermetallhaltigen Stäube (Bremsabrieb) und Feinstäuben aus Dieselmotoren, sowie auch durch Freisetzung von Verbrennungsrückständen (CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NO<sub>2</sub>, SO<sub>x</sub>, Benzol, Dieselruß und weitere) entstehen zusätzliche Belastungen der Umwelt. Hier sind vor allem die Lebensräume entlang und seitlich der in der A 98 Bergtrasse empfindlichen Naturräumen (teils FFH-Gebiete), sowie die stärker durch den Verkehr belasteten Zufahrtsstrecken zur Autobahn betroffen. Diese Gefahren bewirken gesundheitliche Beeinträchtigungen und Gefahr von Krankheiten der Anwohner, aber auch Auswirkungen auf Tier- und Pflanzenarten, sowie Natur und Böden. Diese Auswirkungen können unserer Meinung nach nicht, oder nur schwer minimiert werden. Eine Auswirkung wird sich auch nur schleichend einstellen über die Jahre mit zunehmendem Verkehr. Wir fordern die Auswirkungen zu untersuchen und durch Monitoring zu begleiten, sowie eine Vorher-Nachher-Studie zu erstellen. Bei den Tunnelbauwerken fordern wir, eine Abluftreinigung einzubauen und die Abgase zentral zu reinigen. Durch die Aufschüttungen bei der Bergtrasse sowie den Abfahrten von den Bergfahrten werden lokale und regionale Windsysteme beeinflusst und zerstört. Beispielhaft führen wir hier Auswirkungen auf: Die Abfahrt Wallbach stellt einen Störkörper in den Windsystemen dar. Durch die A 98.5 mit der Abfahrt Wallbach werden zusätzliche Schadstoffe, wie z.B. Stickoxide, Grob- und Feinstäube erzeugt. Diese werden mit dem Wind weiter getragen. Die besonderen Anforderungen an die Luftreinheit, gerade auch in Bezug auf die Heilbadzertifizierung von Bad Säckingen, hat bisher keine Beachtung gefunden. Wir fordern daher weitere Untersuchungen zu den Auswirkungen auf das Lokalklima und den



Luftaustausch, insbesondere für den Brückenbau sowie über Öflingen und der Anschlussstelle bei Wallbach.

In einer Taltrasse mit Tunnellösungen und Bündelung, sowie gezielter Reinigung deren Abluft, kann einer Schadstoffminderung Vorfahrt gegeben werden.

#### Natur- und Landschaftsschutz

Der vorliegenden Planung A 98 Bergtrasse mangelt es an einer FFH-Prüfung des gesamten Planungsvorhabens der A 98 (sogenannte Dach-FFH-Verträglichkeitsprüfung). Da der Neubau der Autobahn in eine Vielzahl von Natura 2000-Schutzgebieten eingreift und dabei zahlreiche Lebensräume und Arten der Anhänge der FFH-RL und VSch-RL mehrmals betroffen sind, ist eine solche Gesamtbetrachtung zur Wahrung der Integrität und Kohärenz des Natura 2000-Netzwerkes unabdingbar. Insbesondere im Zusammenhang mit dem östlich anschließenden Planungsabschnitt ergeben sich durch die Trassenführung des verfahrensgegenständlichen Abschnittes zwangsläufig weitere erhebliche Konflikte.

Obwohl die Erstellung solcher FFH-Gesamtprüfungen bei größeren Infrastrukturmaßnahmen, die in einzelnen Planungsabschnitten zur Planreife gebracht werden, inzwischen zum fachlich gebotenen Standard zählt, fehlt sie in den vorliegenden Planungsunterlagen des verfahrensgegenständlichen Abschnitts. Eine solche Gesamtbetrachtung würde nach Auffassung des BUND zwingend zu einer alternativen Trassenführung, respektive zu ergänzenden bautechnischen Maßnahmen führen.

#### Verbesserung der Verkehrssicherheit

Durch die Anlage der Bergtrasse werden aufwendige Auf- und Abfahrten, sowie Zufahrten zur A 98 vom Hochrheintal benötigt, ebenso Anschlüsse zur A 98. Diese lassen sich zur Bergtrasse nur mit Serpentin und aufwendigen Auffahrten mit erheblichen Unfallgefahren realisieren. Ein solcher Unfallschwerpunkt wurde mit dem Autobahnabschnitt um Laufenburg bei der Abfahrt Hauenstein geschaffen.

Deshalb verlangen wir eine talnahe Trasse, um die Anbindung an die Orte niveaugleich realisieren zu können.

#### **Verbesserung der Lebensqualität in Regionen und Städten**

Durch Tunnellösungen und der günstigeren Variante der Taltrassen sind ausreichend Finanzmittel vorhanden, um die Lärminderung optimal zu realisieren. Durch Zusammenfassung der A 98 auf eine B 34 Trasse werden nicht zwei Trassen mit ihrem jeweiligen Lärmbeitrag gebaut, sondern der Verkehr auf einer Trasse gebündelt und somit können auch die Lärmschutzmassnahmen an dieser Trasse optimal gebündelt werden. Durch eine Bergtrasse wäre die Lärmbelastung aufgrund der Ausbreitung des Lärms über ruhige und unberührte Landschaft, sowie durch die freie Lage auf Halbhöhe und Abstrahlung des Lärms auf die andere Talseite, im Talraum höher.

#### **Weitere Aspekte bzw. Anmerkungen**

Eine talnahe Trasse benötigt weniger Fläche bei den Zu- und Abfahrten und die Anbindung ans bestehende Verkehrsnetz ist leichter zu realisieren. Dazu wird weniger offene Landschaft verbraucht. Eine talnahe Trasse lässt sich bei ausreichendem politischen Willen leichter realisieren als die Bergtrasse. Durch weniger Instandhaltungskosten ist eine Taltrasse im Gesamtbetrachtung günstiger, als eine Bergtrasse mit aufwendigen Brückenbauwerken und Zu/Abfahrtsbauwerken.

**Anmeldung von Fernstraßen-Alternative:**

**B 31 Bodenseeraum:**

**Integriertes Verkehrskonzept statt Aus- und Neubau der B 31**

**Anmeldung Fernstraßenprojekt durch**

**BUND-Kreisverband Bodenseekreis**

**Adresse: Mittlere Auen 8/1, 88677 Markdorf**

**AnsprechpartnerIn: Frieder Staerke**

**Teil A-1 Vorhabenbeschreibung und Zusammenfassung**

**Alternativen zu Fernstraßenprojekten**

**Definition des eigenen Projekts:**

Der amtlichen Straßenbauplanung des sog. „Planfall 7.5“ in der Bodenseeregion setzt der BUND als Gegenentwurf den Ausbau der Öffentlichen Verkehrsmittel (parallel verlaufenden Schienenwege sowie Buslinien) entgegen, ergänzt um restriktive Maßnahmen für den Kfz-Verkehr (Tempolimits, Tempokontrollen, LKW-Maut).

Der sog. „Planfall 7.5“ umfasst eine ganze Reihe von Straßenbauprojekten, darunter mehrere, ganz überwiegend vierspurig geplante Bundesstraßen-Bauabschnitte im Zuge der B 31 bzw. B 30 von Überlingen/West über Friedrichshafen bis nach Ravensburg/Süd als BVWP-Projekte, sowie mehrere Ortsumfahrungen im nachgeordneten Netz (Ortsumfahrungen Kluftern und Markdorf als Kreisstraße K 7743 neu sowie Ortsumfahrungen Bermatingen und Neufrach als L 205 neu)

**Projekthistorie:**

Die amtliche Straßenplanung des Planfall 7.5. basiert auf deutlich überzogenen Wachstumsprognosen für den Kfz-Verkehr, die inzwischen durch die Realität widerlegt wurden. Die Prognosen sind nicht nur veraltet, sondern auch methodisch grob fehlerhaft, da sie - sogar für den Fall einer vollständigen Realisierung einer 4spurigen B 31/B 30 neu von Überlingen bis Ravensburg – davon ausgehen, dass

- kein neuer Kfz-Verkehr erzeugt wird (bzw. nur in zu vernachlässigendem Umfang)
- kein Kfz-Verkehr großräumig in die Bodenseeregion verlagert wird (bzw. nur in zu vernachlässigendem Umfang)

In den Verkehrsuntersuchungen wurden die Möglichkeiten zu Tempolimits, Tempokontrollen, Flüsterasphalt und andere lärmmindernde Maßnahmen, die inzwischen Standardinstrumente der Lärmaktionsplanung gemäß EU-Umgebungsärmrichtlinie sind, nicht betrachtet. Insbesondere geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen führen nicht nur zu einer Lärminderung, sondern auch zu einer Minderung des Kfz-Verkehrsaufkommens.

Die Möglichkeiten zum Ausbau des ÖPNV im Sinne eines grenzüberschreitenden Bodensee-S-Bahn-Konzepts wurden nicht betrachtet. Die vorliegende Straßenplanung beinhaltet keine Beruhigungs- oder Rückbaumaßnahmen der alten Ortsdurchfahrten. Die prognostizierte Entlastung innerorts wird überschätzt, da das steigende Geschwindigkeitsniveau wegen geringerem Verkehrsaufkommen sowie der hierdurch induzierte innerörtliche Verkehr vernachlässigt wurden. Die Vernachlässigung des induzierten Verkehrs bei den Verkehrsprognosen führt auch zu einer Vernachlässigung der Mehrverkehre in allen vor- und nachgelagerten Zulaufstrecken und der damit verbundenen Mehrbelastungen.

Zu diesem für die Bewertungsmethodik fundamental wichtigen Thema verweisen wir auf das dem Ministerium vorliegende Schreiben des LNV vom 28.3.2013. (Das Antwortschreiben des BMVBS vom 19.06.2013 lässt die konkret aufgeworfenen Fragen leider weitgehend unbeantwortet. Wir bitten an dieser Stelle nochmals, die vom LNV präzise gestellten Fragen entsprechend präzise zu beantworten und eine möglichst realistische Modellierung des induzierten Verkehrs mit seinen Auswirkungen in die künftige Bewertungsmethodik des BVWP zu integrieren.)

**Zusammenfassende Kritik des offiziellen Vorhabens aus der Anmelde- bzw. des Behördenvorschlags:**

Das Konzept „Planfall 7.5“ würde mit einer meist vierspurigen Trasse die Erholungsregion Bodensee zerschneiden und verlärmern, wobei über weite Strecken neu trassiert werden soll. Dies würde das Geschwindigkeitsniveau erhöhen und dadurch massiv neuen Verkehr erzeugen sowie Ost-West-Transitströme in die Bodenseeregion verlagern, was von den Verkehrsgutachten bislang ignoriert wird. Dies führt nach unserer Einschätzung insgesamt auch zu höheren CO<sub>2</sub>-Emissionen (im Vergleich zum Nullfall) und steht somit im Widerspruch zu dem richtigen BVWP-Ziel „Reduktion von Klimagasen“. Die Auswirkungen im Hinblick auf die Emission von Klimagasen wurden bislang noch nicht einmal untersucht – dies ist unbedingt nachzuholen.

Die Straßenbauvorhaben des Planfalls 7.5 stehen in direkter Konkurrenz zu parallel verlaufenden Schienenstrecken (Südbahn Abschnitt Ravensburg - Friedrichshafen sowie Bodenseegürtelbahn Friedrichshafen - Radolfzell), die noch ein erhebliches Ausbau- und Fahrgastpotenzial aufweisen. Dieses würde beim Bau des Planfalls 7.5 jedoch weitgehend zunichte gemacht, was die Klimaschädlichkeit der Straßenbaumaßnahme noch weiter steigert.

Schon mit den veranschlagten Baukosten für den bereits planfestgestellten Abschnitt Friedrichshafen - Immenstaad der B 31 neu von ca. 100 Mio. Euro dürfte z.B. die dringend notwendige Elektrifizierung der Gürtelbahn zwischen Radolfzell und Friedrichshafen weitgehend finanzierbar sein.

Der vorgenannte Straßen-Neubauabschnitt greift bei der Querung des Mühlbachs in einen überregional bedeutsamen Bestand der streng geschützten kleinen Bachmuschel (*Unio crassus*) ein. Die Muscheln sollen deshalb auf mehreren hundert Metern Länge umgesiedelt werden. Auch wenn diese Vorgehensweise gerichtlich bestätigt wurde, hält dies der BUND aus Sicht des Artenschutzes für äußerst riskant, da ein Nachweis über den Erfolg einer so

umfangreichen Umsiedlungsmaßnahme dieser Spezies unserer Kenntnis nach noch nirgendwo erbracht wurde.

### **Kurze Beschreibung des eigenen Vorschlags**

Der BUND Bodenseekreis schlägt statt der BVWP-Projekte des „Planfalls 7.5“ einen konsequenten Ausbau des Schienen-, Bus- und Fahrradverkehrs in der Bodenseeregion vor. Dies bedeutet absoluten Vorrang dieser Verkehrsträger bei den Neuinvestitionen gegenüber dem Kfz-Verkehr.

Ziele dabei sind:

- Taktverdopplung auf 30 min-Takt für Regionalbahnen und auf 60 min-Takt für IRE-Verkehre. Dazu ist eine baldige Elektrifizierung der Strecke erforderlich, wie eine jüngst vorgestellte Studie der SMA im Auftrag des Landratsamts Bodenseekreis vom 1. Juni 2013 nahelegt. Dies ist nicht nur aufgrund der schnelleren Beschleunigungsvorgänge fahrplantechnisch geboten, sondern auch im Sinne der Lärm- und Abgasminderung sowie zum „Lückenschluss“ zwischen den Elektrifizierungsprojekten Hochrheinbahn sowie Südbahn, um durchgehende Verbindungen ohne Traktionswechsel zu ermöglichen.
- Grenzüberschreitende Abstimmung der Fahrpläne rund um den Bodensee und ins Hinterland im Sinne eines vertakteten „Bodensee-S-Bahn-Konzepts“
- Grenzüberschreitender Tarifverbund rund um den Bodensee
- Attraktive ÖPNV-Angebote für Touristen (z.B. ÖPNV-Flatrate für alle Urlaubsgäste gegen eine vom Gastgeber einzubehaltende kleine Pauschale, wie dies z.B. im Bregenzer Wald und im Schwarzwald seit Jahren Standard ist)
- Optimierte Busverbindungen – im ersten Schritt sind zumindest die Vorgaben der Nahverkehrspläne zügig umzusetzen. Hier bestehen z.B. im Bodenseekreis noch ganz erhebliche Vollzugsdefizite.
- Kostenlose Fahrradmitnahme in Zügen, die in vielen anderen Landesteilen bereits Standard ist
- Förderung des Zubringer/Verteilerverkehrs mittels Fahrrad und insbesondere E-Bike (z.B. durch sichere Abstellanlagen sowie Ladestationen an Bahnhöfen sowie E-Bike-Verleih)
- Optimierung der Radverkehrs-Netze zur Verlagerung insbesondere der Kurzstrecken-Verkehre auf das Fahrrad
- Aktive Öffentlichkeitsarbeit und Beratung an jeder Haustür für die umweltverträglichen Verkehrsmittel. Dadurch konnten in vielen Orten Europas erhebliche Umsteigeeffekte erzielt werden.

- Ausbau von Bahnstrecken im Hinterland für den Güterverkehr (z.B. Radolfzell – Schwackenreuthe - Mengen - Ulm)
- An dieser Stelle machen wir uns als BUND die weitergehenden Vorschläge zum Ausbau der Schiene in der Region zu eigen, die von der internationalen Bodensee-S-Bahn-Initiative bereits vorgebracht wurden.

Flankierend sind die Möglichkeiten zur Emissionsminderung des Kfz-Verkehrs auszuschöpfen:

- Tempo-30-Limits und Tempokontrollen auf allen belasteten Ortsdurchfahrten
- Flüsterasphalt innerorts und auch in sensiblen außerorts-Bereichen (d.h. in der Nähe von Wohnbebauung oder Erholungsgebieten)
- Lärmschutzwände, oder -wälle bzw. Einhausungen, z.B. an den von der B 31 betroffenen Ortsrändern von Mühlhofen, Meersburg und Immenstaad
- Tunnel für Ortsdurchfahrt Hagnau (zweispurig!)
- Einführung einer LKW-Maut auf der B 31, die erheblich von Maut-Ausweichverkehr betroffen ist, auch wenn dies von offizieller Seite bislang nicht anerkannt wurde.

Weitere Möglichkeiten zur Emissionsminderung sind auf Bundesebene zu ergreifen u.a. durch:

- Die Einführung eines Tempolimits von 120 km/h auf Autobahnen, um den Anreiz zum Kauf hochmotorisierter Kfz zu mindern.
- Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Ortschaften
- Die Abschaffung der Privilegien für Dienstwagen (z.B. Verbot der uneingeschränkten privaten Nutzung von Dienstwägen auf Kosten des Arbeitgebers)
- Verbot lärmsteigernder Auto- und Motorrad-Zubehörteile
- Strengere Abgas- und Lärmgrenzwerte für PKW, LKW und Motorräder sowie für Reifen
- Generelle LKW-Maut auf möglichst allen Straßenkategorien und auch für Klein-LKW
- Verschärfte Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit (mehr Tempo- und Alkoholkontrollen, Finanzierung der Kontrollen durch „kostendeckende“ Strafen). Diese sind sehr viel effektiver, billiger und schneller umsetzbar als Straßenbaumaßnahmen

**Erst wenn die Potentiale zur Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene in der Region voll ausgeschöpft sind, darf wieder über Straßenbaumaßnahmen nachgedacht werden (Straßenbau-Moratorium).**

Bis dahin ist aufgrund der demografischen Entwicklung und der voraussichtlich weiter

steigenden Energiepreise sowie zunehmender Elektromobilität mit einer Entspannung bei den Belastungen durch den Kfz-Verkehr zu rechnen. Diese generellen Trends machen den Aufbau eines leistungsfähigen ÖV noch sinnvoller bzw. notwendiger. Senioren sind zeitlich flexibler und können aus gesundheitlichen Gründen oft nicht mehr Autofahren – sie profitieren daher besonders von einem gut ausgebauten ÖV. Bus und Bahn brauchen deutlich weniger Energie als Privat-Kfz und sind daher von Energiepreissteigerungen entsprechend weniger betroffen. Elektromobilität lässt sich auf der Schiene besonders leicht umsetzen, da das Speicher-Problem entfällt. Zunehmende Elektromobilität im MIV lässt die Lärm- und Abgasemissionen in den Ortsdurchfahrten sinken.

## Teil A-2 Vorhabenbeschreibung und Zusammenfassung

### Varianten zu Fernstraßenprojekten

#### Definition des eigenen Projekts:

**SOFERN unsere im Teil A-1 vorgenannten Alternativ-Vorschläge keine Zustimmung finden oder für unzureichend erachtet werden, schlagen wir statt des „Planfalls 7.5“ die Prüfung einer deutlich reduzierten Straßen-Neubauplanung mit nur 2 statt 4 Fahrspuren vor (s.u.). Unsere Vorschläge zum Ausbau des ÖV in der Region samt restriktiven Maßnahmen für den MIV- und LKW-Verkehr gemäß Teil A-1 halten wir dabei zusätzlich aufrecht.**

#### Projekthistorie:

Siehe Teil A-1

#### Zusammenfassende Kritik des offiziellen Vorhabens aus der Anmeldeliste bzw. des Behördenvorschlages:

siehe Teil A-1

#### Kurze Beschreibung des eigenen Vorschlags

Der BUND Bodenseekreis fordert im Sinne einer weniger umweltschädlichen Planung statt der BVWP-Projekte gemäß des „Planfalls 7.5“ eine deutlich reduzierte Straßenbau-Variante zu prüfen (wobei auch hier der alternative Ausbau des ÖPNV und die genannten Restriktionen für den Kfz-Verkehr aus Teil A-1 ebenfalls Gegenstand dieses Vorschlags sind)

**Reduzierung/Modifizierung der Bündelungstrasse B 30/B 31 neu:**

- Generelle Reduzierung neuer Streckenabschnitte auf zwei statt vier Spuren (ohne Standstreifen)
- Ausbau vor Neubau insbesondere im Bereich zwischen Meersburg und Immenstaad-Ost/Grenzhof. Eine Neutrassierung widerspricht dem Ziel „Kein weiterer Verlust unzerschnittener Räume“. Stattdessen Bau eines zweispurigen Tunnels zur Entlastung Hagnaus.
- Flüsterasphalt zur Lärmminimierung in der Erholungslandschaft Bodensee auf der gesamten Strecke
- Verbesserter Lärmschutz in Uhldingen-Mühlhofen sowie am Ortsrand von Nußdorf, Meersburg, Stetten und Immenstaad (Lärmschutzwände bzw. Einhausung).
- Reduzierung auch des planfestgestellten Abschnitts „Friedrichshafen-West“ der B 31 zwischen Riedleparktunnel und Immenstaad-Grenzhof auf zwei Spuren. Verzicht auf den Anbindungsknoten bei Spaltenstein, um den Druck zum Bau eines von der Bevölkerung nicht gewünschten Zubringers durch Kluftern (K 7743 neu) sowie seiner Fortführung über die Ortsumfahrungen Markdorf, Bermatingen und Neufrach bis nach Salem zu mindern. Diese zusätzliche „Hinterlandtrasse“ aus neuen Kreis- und Landesstraßen würde die Bodenseeregion zusätzlich zerschneiden und belasten. Gleichzeitig können durch Verzicht auf diesen Knoten die Eingriffe in die streng geschützten Bachmuschelbestände (vgl. A-1) weitgehend vermieden werden.
- Für die B 30 neu im Bereich Meckenbeuren ist die östliche Trassenvariante die weniger umweltschädliche. Die westliche würde den Brochenzeller Wald als eines der größten Waldgebiete der Region in Längsrichtung durchschneiden, was dem Ziel „Kein weiterer Verlust unzerschnittener Räume widerspricht“

Diese „abgespeckte“ Straßenbau-Variante verbraucht und zerschneidet deutlich weniger wertvolle Flächen, erzeugt deutlich weniger neuen Kfz-Verkehr und ist auch erheblich kostengünstiger und somit schneller zu realisieren.

**Anmeldung von Fernstraßen-Alternative:**

**B 10 2. Rheinbrücke bei Karlsruhe:**

**Ersatzbrücke auf Bestandstrasse und ÖPNV-Ausbau statt Nordbrücke**

**Anmeldung Fernstraßenprojekt durch**

**BUND-Regionalverband Mittlerer Oberrhein**  
**Adresse: Waldhornstraße 25, 76131 Karlsruhe**  
**Ansprechpartner: Hartmut Weinrebe**

**Teil A Vorhabenbeschreibung und Zusammenfassung**

**Alternativen bzw. Varianten zu Fernstraßenprojekten**

**Definition des eigenen Projekts:**

- a) Ersatzbrücke für bestehende Straßenbrücke im Verlauf der heutigen B 10 über den Rhein statt Neubau einer zusätzlichen nördlichen Straßenbrücke über den Rhein bei Karlsruhe (zukünftige B 293)
- b) Ausbau des SPNV / ÖPNV im Einzugsgebiet der B 10-Rheinbrücke

**Projekthistorie:**

Siehe Raumordnungsverfahren zur 2. Rheinbrücke in Rheinland-Pfalz und laufende Planfeststellungsverfahren in Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz: Das BMVBS ließ nur die Planung „Nordbrücke mit Anschluss an B 10“ zu. Im Raumordnungsverfahren wurden im Wesentlichen verschiedene Nordbrücken-Varianten (Unterschiede in der Zufahrt auf Wörther Seite) und eine Parallelbrücke untersucht.

Eine Ersatzbrücke auf der Bestandstrasse, die nach allen Gutachten auch bei einer zweiten Straßenbrücke in Zukunft den Großteil des Verkehrs tragen wird, wurde nie untersucht, obwohl der Vorschlag schon seit Jahren bekannt ist und auch dem RP Karlsruhe vorgetragen wurde.

Ebenfalls wurden die Potenziale und Ausbaumöglichkeiten des öffentlichen Verkehrs nicht berücksichtigt.



**Zusammenfassende Kritik des offiziellen Vorhabens aus der Anmeldeliste bzw. des Behördenvorschlages:**

Bei der aktuell geplanten Nordbrücke

- entsteht induzierter Verkehr oder Neuverkehr, den es ohne die vom Land angemeldete neue Straße nicht gäbe mit entsprechend negativen Auswirkungen auf Klimaschutz und Energieeinsparung,
- wird die Attraktivität des Autoverkehrs gegenüber dem öffentlichen Verkehr erhöht, die Fahrzeiten für den Autoverkehr werden verkürzt, während die Fahrzeiten mit der Bahn gleich bleiben – die Folge ist zusätzlicher Autoverkehr mit allen negativen Umweltwirkungen,
- treten erhebliche Umweltauswirkungen (Zerschneidung, Flächenverbrauch, Biotop- und Artenschutz, Emissionen, Klima-/Mikroklima) auf,
- gibt es eine Verschlechterung für den Radverkehr (kein Radweg auf neuer Brücke vorgesehen; Radweg zu alter Brücke deutlich verlängert durch Umweg)

und vieles mehr; vgl. Stellungnahme der Naturschutzverbände zum Planfeststellungsverfahren „2. Rheinbrücke bei Karlsruhe“.

**Kurze Beschreibung des eigenen Vorschlags**

a) Die Ersatzbrücke besteht aus zwei selbstständig tragenden Brückenkörpern, jeweils mit drei Fahrspuren plus Standspur plus Geh- und Radweg. Sie ersetzt damit eine Brücke aus dem Jahr 1966, die nur einen Tragkörper besitzt. Die Dreistreifigkeit wurde vor Jahren durch Verzicht auf eine Standspur erreicht (Probleme bei Unfällen und Fahrzeugdefekten auf der Brücke); Sanierungsmaßnahmen auf einer Brückenhälfte führen zu einem 2+2-Verkehr auf der anderen, was zu Staus führt; eine Vollsperrung, etwa wegen des Austauschs von Tragseilen, lässt sich nicht mit einer ortsnahen Rheinquerung auffangen.

Die Ersatzbrücke erfüllt somit die Bedingungen Fernverkehrsrelevanz, Redundanz im Vollsperrungsfall (Abwicklung auf dem nicht gesperrten Brückenkörper), Leistungsfähigkeit auch im Berufsverkehr (Stockungen liegen in den Spitzenstunden ohnehin an einer Verengung der B 10 von drei auf zwei Streifen kurz hinter der Brücke in Fahrtrichtung Karlsruhe).

b) Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Germersheim – Landau und Verbesserung des Busverkehrs in den Landkreisen Germersheim und Südliche Weinstraße. Auf allen Linien sollte mindestens ein Stundentakt, auch am Wochenende und abends eingerichtet werden.

c) Einrichtung eines öffentlichen Verkehrs südlich der B 10-Rheinbrücke zwischen dem Raum Rastatt/Baden-Baden und dem nördlichen Elsass. Als erster Schritt könnte die Buslinie 205 von Baden-Baden bis nach Roeschwoog (F) verlängert werden, um dort an die Bahnlinie Lauterburg – Strasbourg anzubinden (mindestens Stundentakt, auch am Wochenende und abends. Als zweiter Schritt sollte die Bahnlinie Rastatt – Roeschwoog – Hagenau wieder reaktiviert werden.

## TEIL B Detaillierte Projektwirkungen

### Allgemeine Aspekte:

#### Verkehrliche Situation:

Situation siehe aktuelles Planfeststellungsverfahren „B 10 - Bau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth“.

Die Leistungsfähigkeit der Rheinbrücke Maxau wurde im Faktencheck leistungsfähige Rheinquerung uneingeschränkt bestätigt. Kapazitätsprobleme gibt es nicht auf der Rheinbrücke, sondern allein im nachfolgenden Straßennetz. Sie bestehen dort auch nur in einem begrenzten Zeitfenster von ungefähr einer Stunde im Berufsverkehr und könnten durch begleitende Maßnahmen, beispielsweise im SPNV/ÖPNV, gemindert werden. Genannt wurden rund 650 Personen mit 500 Pkw zur Spitzenstunde, die auf der B 10 am Knielinger Pförtner als zu oberhalb der Kapazität angesehen werden. Insofern besteht keine verkehrliche Notwendigkeit des Baus einer zusätzlichen Brücke.

Die vorliegende Planung sieht einen Bau ohne den Lückenschluss an die B 36 vor. Damit ist klar, dass sich durch die vorgestellte Planung die Stausituation nicht verbessert, sondern sogar noch verschlimmert: Ist die derzeitige Zusammenführung von 3 Spuren auf 2 Spuren (Pförtner) die Ursache für die Staus zur Spitzensunde, so würde diese Situation mit dem Bau einer weiteren Rheinbrücke durch die Zusammenführung von dann 5 Spuren auf 2 Spuren noch einmal deutlich verschärft. Die Alternative „Ersatzbrücke“ sieht hingegen keine solche stauträchtige Verflechtung vor.

#### Abbau raumordnerischer Defizite

Siehe Faktencheck zur 2. Rheinquerung bei Karlsruhe inkl. nachfolgender Arbeitsgruppen und aktuelles Planfeststellungsverfahren „B 10 - Bau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth“.

#### Umweltwirkungen

Siehe Raumordnungsverfahren zur 2. Rheinbrücke in Rheinland-Pfalz, Abschnitt „Parallelbrücke“, die in ihrer Umweltwirkung der Ersatzbrücke nahezu entspricht. Die Ersatzbrücke ist wegen geringerer Eingriffe in die Fläche an den Brückenauffahrten sogar die umweltfreundlichere Lösung.

#### Natur- und Landschaftsschutz

Der von der Straßenbauverwaltung (BMVBS und nachgelagerte Behörden) verfolgte Vorschlag einer zusätzlichen Nordbrücke führt zu einem großen Flächenverbrauch, der vornehmlich durch die Anbindung an das bestehende Straßennetz sowie Kompensationsmaßnahmen verursacht wird (vgl.

<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/107/1710728.pdf> ). Allein auf baden-

württembergischer Seite wird mit einer versiegelten Fläche von rund 4 ha sowie einem Flächenbedarf für Kompensationsmaßnahmen von rund 26 ha ausgegangen. Ebenso resultierte aus der Realisierung der vorgelegten Planung auf rechtsrheinischer Seite die Verinselung von Biotopstrukturen in einem Flächenumfang von 28 ha.

Auf linksrheinischer Seite wurde im Raumordnungsverfahren für die Variante Parallelbrücke (Eingriff vergleichbar Ersatzbrücke) beschrieben: „bewirkt keine besonderen Konfliktschwerpunkte für die Fauna.“ Und weiter: Aufgrund der geringeren Streckenlänge sowie der Lage parallel der heutigen B 10 zeichnet sich die Variante D2 [Parallelbrücke] eindeutig durch die geringsten Auswirkungen für das Schutzgut Tiere und Pflanzen aus. Die wesentlichen Aspekte dieser Einschätzung sind:

- geringste Versiegelungsrate, dadurch geringster Verlust an Flächen mit Biotopentwicklungspotenzial
- geringster Verlust an wertvollen Biotopflächen
- keine gravierenden Trennwirkungen
- keine betriebsbedingte Beeinträchtigung wertvoller Biotope oder Lebensräume

#### Verbesserung der Verkehrssicherheit (= „Oberziel“ BVWP 2015)

Der von der Straßenbauverwaltung (BMVBS und nachgelagerte Behörden) verfolgte Vorschlag einer zusätzlichen Nordbrücke mit Anbindung an die B 10 über das Ölkreuz führt zu einer geplanten verkehrlichen Überlastung des Ölkreuzes. Es ist mit einer Steigerung der potenziell unfallträchtigen Einfädelvorgänge am Ölkreuz zu rechnen. Die Realisierung der Alternative „Ersatzbrücke“ führte hingegen nicht zu einer Erhöhung der Einfädelvorgänge und ist damit als verkehrssichere Alternative anzusehen.

Können durch eine Realisierung des Alternativkonzepts spürbare Verkehrsanteile vom Auto auf den öffentlichen Verkehr verlagert werden, erhöht sich die Verkehrssicherheit zusätzlich.

#### **Verbesserung der Lebensqualität in Regionen und Städten**

Der von der Straßenbauverwaltung (BMVBS und nachgelagerte Behörden) verfolgte Vorschlag einer zusätzlichen Nordbrücke führt zu

- erhöhtem Lärm wegen zusätzlich induziertem Verkehr
- erhöhtem ortsnahem Schadstoffaufkommen wegen der Zusammenführung von zwei Brückenzufahrten (fünf Streifen auf zwei Streifen bei Karlsruhe-Knielingen) mit durch Gutachten belegten Stockungen
- Vernichtung einer der wenigen ortsnahen, natürlichen Zugänge zur Rheinaue und zum Rhein
- Ca. 10 ha Verlust an freier Landschaft und Erholungsraum

Die Ersatzbrücke hat all diese Nachteile nicht; wegen eines verbesserten Verkehrsflusses bei Teilsperren im Vergleich zur heutigen Brücke ist sogar mit geringeren Schadstoffemissionen zu rechnen.

Durch die Förderung und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs kann der Autoverkehr reduziert und wesentlich stadtvträglicher abgewickelt werden. Dadurch verbessert sich die Lebensqualität sowohl in der Region als auch in der Stadt Karlsruhe.

#### **Weitere Aspekte bzw. Anmerkungen**

Die Ersatzbrücke ist schneller umsetzbar:

- Voraussichtlich keine oder deutlich weniger CEF-Maßnahmen nötig
- Kaum zusätzliche Grundstücksankäufe
- Höhere Planungssicherheit, da es nicht zu Klagen wegen Verletzungen von (europäischem) Naturschutzrecht führt
- Bei Umweltwirkungen etc. kann auf bestehende Erhebungen zur Parallelbrücke zurückgegriffen werden.

#### **Kosten**

Die Ersatzbrücke hat wegen der entfallenden Zufahrtstrassen, der entfallenden Ausgleichsmaßnahmen etc. einen klaren Kostenvorteil gegenüber der heutigen Planung. Schätzungen gehen von etwa 50 bis 60 % der Kosten der Nordbrücke aus.

**Anmeldung von Fernstraßen-Alternative:**

**B 39 Ortsumfahrung Ellhofen:**

**Trog-Deckel-Lösung auf der Ortsdurchfahrt statt Südumfahrung**

**Anmeldung Fernstraßenprojekt durch**

**BUND-Regionalverband Heilbronn-Franken**

**Adresse: Lixstraße 8, 74072 Heilbronn, 07131 77 20 58, [bund.franken@bund.net](mailto:bund.franken@bund.net)**

**Ansprechpartner: Gottfried May-Stürmer**

## **Teil A Vorhabenbeschreibung und Zusammenfassung**

**Alternativen bzw. Varianten zu Fernstraßenprojekten**

**Definition des eigenen Projekts:**

Variante zur B 39 Umfahrung Ellhofen, Landkreis Heilbronn:

Trog-Deckel-Ausführung auf bestehender Ortsdurchfahrt statt Südumfahrung mit Ketzersberg-Tunnel

**Projekthistorie**

Anfang der 90er Jahre wurde die Variante als Alternative zur Südumfahrung diskutiert. Es wurde jedoch nur die Südumfahrung in den FNP aufgenommen. Grund war m.W. die Anbindung der L 1102 nach Lehensteinsfeld, die technisch aufwändig gewesen und den Süden von Ellhofen weiter belastet hätte. Dieser Schwachpunkt ist durch die Querspange „B 39a“ von der L 1102 zur Autobahnauffahrt weitgehend behoben.

**Zusammenfassende Kritik des offiziellen Vorhabens aus der Anmelde-Liste bzw. des Behördenvorschlags**

Die Südumfahrung greift erheblich in die Landschaft ein, beeinträchtigt Streuobstwiesen, zerschneidet Lebensräume und trennt die Ortslage vom Naherholungsgebiet im Süden. Die Fahrstrecke von Heilbronn/Weinsberg Richtung Willsbach/Löwenstein ist länger als beim „Tunnel“ in Lage der Ortsdurchfahrt.

**Kurze Beschreibung des eigenen Vorschlags**

Auf der Trasse der Ortsdurchfahrt wird ein Trog ausgehoben und überdeckelt. Die Straße wird wie bisher auch zweispurig ausgeführt. Der überörtliche Verkehr kommt unter die Erde, oberirdisch wird eine verkehrsberuhigte Anliegerstraße angelegt. Das Gasthaus zur Krone bekommt einen Biergarten/Straßencafé.

Dadurch wird:

- die Lärm- und Immissionsbelastung der Ortslage erheblich reduziert,
- der überörtliche Verkehr auf ebenso viel Spuren wie bisher, aber ohne Beschleunigung, durch Ellhofen geleitet,
- die Ortsmitte von Ellhofen erheblich aufgewertet,
- im Vergleich zur Südumgehung werden Eingriffe in die Landschaft und Zerschneidung von Lebensräumen vermieden.

**TEIL B Detaillierte Projektwirkungen****Allgemeine Aspekte:****Verkehrliche Situation:**

Über die Entwicklung des Verkehrsaufkommens liegen uns keine Zahlen vor. Ein gewisser Maut-Flucht-Verkehr ist anzunehmen wg. Parallele zur A 6.

**Bevölkerungsprognose bis 2030:**

Ellhofen -126

Obersulm -802 (mit Wanderungen +84)

Löwenstein -232

**Abbau raumordnerischer Defizite**

Die Fahrzeiten für den Motorfahrzeugverkehr entsprechen dem Ist-Zustand und sind vermutlich etwas kürzer als bei Südumfahrung.

**Umweltwirkungen****Klimaschutz/Energieeinsparung**

Emissionsminderung und Energieeinsparung gegenüber Südumfahrung durch kürzere Fahrstrecke und geringere Fahrgeschwindigkeiten.

**Regionale/lokale Schadstoffminderung**

Lokal erheblich durch Überdeckung.

**Natur- und Landschaftsschutz**

Vermeidung von Flächenverbrauch durch Nutzung der bestehenden Trasse, Vermeidung der Zerschneidung von Lebensräumen, Vermeidung von Eingriffen in Streuobstwiesen.

**Verbesserung der Verkehrssicherheit (= „Oberziel“ BVWP 2015)**

Geringere Geschwindigkeiten im Tunnel als außerorts und Überwachungsgefühl im Tunnel verbessern tendenziell die Verkehrssicherheit.

**Verbesserung der Lebensqualität in Regionen und Städten**

- Lärminderung durch Deckel
- Verbesserung der Aufenthaltsmöglichkeit durch beruhigte Anliegerstraße, Grünanlage, innerörtlichen Platz etc. auf Deckel

**Weitere Aspekte bzw. Anmerkungen**

Eine planerische Herausforderung stellt die Frage dar, wie der Ziel- und Quellverkehr aus Ellhofen am besten an den Trog angebunden wird. Ingenieurtechnische Lösungen liegen beispielsweise in den Bereichen seitliche Einfahrt in den Trog entlang der bestehenden Kreuzung oder einer Kreuzung/Kreisverkehr.

**Kosten**

Sicher höher als bei einer Umfahrung quer durch die Landschaft, aber das wird durch den bergmännisch zu bauenden Ketzersbergtunnel bei der Südumfahrung relativiert, der sicher noch viel teurer ist als ein Trog mit Deckel

**Anmeldung von Fernstraßen-Alternative:**

**A 6 AK Weinsberg – Landesgrenze:  
Ausbau Eisenbahn statt 6-spuriger Autobahn**

**Anmeldung Fernstraßenprojekt durch**

**BUND-Regionalverband Heilbronn-Franken**

**Adresse: Lixstraße 8, 74072 Heilbronn, 07131 77 20 58, [bund.franken@bund.net](mailto:bund.franken@bund.net)**

**Ansprechpartner: Gottfried May-Stürmer**

## **Teil A Vorhabenbeschreibung und Zusammenfassung**

**Alternativen bzw. Varianten zu Fernstraßenprojekten**

**Definition des eigenen Projekts:**

Ertüchtigung der Eisenbahnverbindung Heilbronn - Schwäbisch Hall – Crailsheim - (Nürnberg) statt 6-spurigem Ausbau der A 6 vom Weinsberger Kreuz bis zur Freistaatsgrenze.

**Projekthistorie:**

Der Ausbau der A 6 wird von IHK und regionalen Politikern mindestens seit Anfang der 90er Jahre gebetsmühlenartig gefordert. Eine Elektrifizierung Öhringen - SHA wurde vor dem Hintergrund „Ausbau der Stadtbahn Heilbronn“ grob geprüft, aber nicht als Alternative zum Autobahnausbau.

**Zusammenfassende Kritik des offiziellen Vorhabens aus der Anmelde-Liste bzw. des Behördenvorschlages:**

Der Ausbau der A 6 führt auf dem ummarkierten Abschnitt Weinsberger Kreuz – Ausfahrt Kupferzell nach heutiger Rechtslage zur Aufhebung des Tempolimits 120 und auf dem Abschnitt Kupferzell – Bayern zu höheren Geschwindigkeiten durch leichteres Überholen und mehr Raumgefühl. Folge sind kürzere Fahrzeiten und induzierter Verkehr, mehr Treibstoffverbrauch und mehr Emissionen durch höhere Geschwindigkeiten, möglicherweise Export von Arbeitsplätzen durch geringeren Raumwiderstand.

Erheblicher Flächenverbrauch. Gefährdung des Grundwassers (z.T. verkarsteter Muschelkalk mit Dolinen im Kreis SHA).



- Öffentliche Mittel werden in großem Umfang in ein nicht zukunftsfähiges Verkehrssystem investiert, die nach dem abzusehenden Ende des Erdöls verloren sein werden.
- Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit durch weniger LKW-Unfälle ist nicht zu erwarten – gegen Übermüdung helfen keine zusätzlichen Fahrspuren.

#### **Kurze Beschreibung des eigenen Vorschlags**

- Elektrifizierung des Abschnitts im „Diesel-Loch“ zwischen Öhringen-Cappel und Schwäbisch Hall-Hessental.
- Verdichtung des Verbindungstakts, insbesondere in Tagesrandzeiten.
- Prüfung von Kombinationsmöglichkeiten Schiene/Straße beim Güterverkehr: Huckepack-Verkehr oder Container-Lösungen.
- Der Vorschlag führt zur Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene mit deutlichen Entlastungen bei Emissionen, Energieverbrauch, Lärm und Verkehrssicherheit.
- Die positiven Erfahrungen mit der Einführung der Stadtbahnverbindung Karlsruhe – Eppingen – Heilbronn - Öhringen lassen erwarten, dass die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene auch auf der Verbindung Heilbronn – Öhringen - Schwäbisch Hall - Crailsheim funktioniert.
- Die A 6 ist überproportional mit Güterverkehr belastet. Beim Unfallgeschehen sind LKW überproportional beteiligt. Kombi-Lösungen würden die Vorteile der Schiene beim Fernverkehr und der Straße bei der Erreichbarkeit der Fläche kombinieren und die Autobahn entlasten.

## TEIL B Detaillierte Projektwirkungen

### Allgemeine Aspekte:

#### Verkehrliche Situation:

- Der Verkehr auf der A 6 hat seit der Öffnung des Eisernen Vorhangs überproportional zugenommen. Die Zunahme hat sich aber in den letzten 10 Jahren deutlich verlangsamt.
- Die Region Heilbronn-Franken ist mit A 6, A 81 und A 7 überdurchschnittlich gut an das Fernstraßennetz, mit dem einzigen Oberzentrum ohne mindestens IC-Anschluss und der einzigen Kreisstadt ohne Schienenanschluss jedoch miserabel an das Schienennetz angeschlossen. Unser Vorschlag mindert dieses Defizit.

#### Abbau raumordnerischer Defizite

Unser Vorschlag verbessert die Erreichbarkeit des Oberzentrums Heilbronn von den Mittelzentren Schwäbisch Hall und Crailsheim erheblich und umgekehrt.

### Umweltwirkungen

#### Klimaschutz/Energieeinsparung

Lärm- und Schadstoffemissionen sowie Energieverbrauch sind beim Schienenverkehr erheblich geringer als beim Straßenverkehr.

#### Regionale/lokale Schadstoffminderung

Bei vielen relevanten Schadstoffen stellt die A 6 ein Emissionsband dar. Durch den Ausbau und die damit verbundene Verkehrszunahme würde dieses noch verstärkt. Dagegen verringert die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene diese Emissionsquelle.

#### Natur- und Landschaftsschutz

Die Schienentrasse ist vorhanden, die Eingriffe durch die Oberleitung sind gering. Dagegen ist die Flächenversiegelung durch die Verbreiterung der Autobahn erheblich.

#### Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene verbessert die Verkehrssicherheit deutlich. Das gilt ganz besonders für den Güterverkehr.

**Verbesserung der Lebensqualität in Regionen und Städten**

- Eine Verlagerung von Verkehr von der A 6 auf die Schiene verringert die Lärm- und Emissionsbelastung der Anliegergemeinden – ganz besonders Öhringen.
- Eine ausreichend dichte Verbindung auf der Schiene auch in Tagesrandlagen würde es Bewohnern der Region erleichtern, das kulturelle Angebot des Oberzentrums (und das Angebot der heimlichen Hauptstadt des württembergischen Weinbaus) Heilbronn zu nutzen. Das gilt auch für die Heilbronner und das von den Weltmarktführern gesponserte kulturelle Angebot in Hohenlohe.

**Weitere Aspekte bzw. Anmerkungen**

Im Jahr 2000 hat der Verfasser dem damaligen Vorsitzenden der IHK Heilbronn-Franken, Herrn Steffen, in einem Streitgespräch beim SWR eine Sekt-Wette angeboten, dass bis zum Jahr 2010 kein Bagger an der A 6 steht, auch wenn er sich noch so vehement für den Ausbau einsetzt. Leider hat er sie nicht angenommen. Bis heute gibt es noch nicht einmal eine Planung. Die Elektrifizierung könnte längst fertig sein, vgl. Stadtbahn Eppingen – Heilbronn - Öhringen.