

Wir nehmen zum Entwurf des BVWP wie folgt Stellung:

1. Grundsätzliche Zielrichtung

Bereits die enorme Zunahme des motorisierten Verkehrs in der Vergangenheit hat durch seine Folgewirkungen vielfältige Grenzen überschritten. Die Gesundheit und das Leben der Bürgerinnen und Bürger werden unmittelbar durch die Unfallgefahr und mittelbar durch Lärm und Abgase bedroht. Die Natur wird geschädigt. Der Klimawandel wird beschleunigt. Der Energieverbrauch ist gewaltig. Die Entwicklung der Städte und Gemeinden und die Lebensqualität leiden. Dabei ist der motorisierte Individualverkehr (MIV) die Verkehrsart mit den insgesamt größten negativen Folgewirkungen.

Der vorliegende Entwurf wird dieser Situation nicht gerecht. Er geht davon aus, dass der Verkehr und vor allem der Individualverkehr sowie der Güterverkehr quasi wie ein Naturgesetz weiter enorm wachsen soll. Eine stichhaltige Begründung dafür gibt es nicht.

Mobilität wird mit Verkehr gleichgesetzt. Dies ist falsch. Dazu ein Zitat nach Becker, Udo / Rau, Andreas, 'Neue Ziele für Verkehrsplanungen'. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 38. Lieferung 2004, Kap. 3.2.10.3:

"Unter Mobilität ist zu verstehen, dass Menschen Bedürfnisse abdecken, die mit Ortsveränderungen zusammenhängen. Mobilität steht damit für die Bedürfnisse Seite. Verkehr bezeichnet dagegen alle Aspekte, die die konkrete Realisierung dieser Bedürfnisse betreffen. Verkehr steht damit für die Instrumentenseite. Verkehr ist das Instrument, das Mobilität ermöglicht."

Angesichts der schwerwiegenden Folgen eines weiteren ungezügelter Verkehrswachstums muss Mobilität besser und effizienter organisiert werden. Dabei sind folgende Grundsätze von Bedeutung:

- Die meisten Folgekosten des Verkehrs tragen nicht die Verursacher, sondern die Allgemeinheit und die Anwohner von Verkehrswegen - auch solche, die den motorisierten Verkehr nur wenig nutzen. Alle motorisierten Verkehrsarten werden derzeit von der Allgemeinheit subventioniert. Insbesondere Gesundheits- und Umweltschäden werden nur unzureichend berücksichtigt. Die Folgekosten des Verkehrs müssen daher in die Transportkosten „eingepreist“ werden ('Internalisierung externer Kosten'). Alleine dadurch ließe sich sehr viel Mehrverkehr vermeiden.
- Die Gesundheits-, Umweltschutz und Klimaschutzziele müssen Vorrang haben vor rein wirtschaftlichen Zielen. So ist z.B. nicht nachvollziehbar, wie die Bundesregierung die gesteckten Klimaschutzziele mit diesem Entwurf erreichen will.
- Der Entwurf macht durch den kräftigen Aus- und Neubau insbesondere den Individualverkehr noch attraktiver. Wer Verkehr aber billiger und attraktiver macht, produziert bekanntlich mehr Verkehr, aber nicht unbedingt mehr Mobilität. Wir brauchen aber viel Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger bei möglichst wenig Verkehr.
- eine Verlagerung des Individualverkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel ist notwendig. Die Ansätze im Entwurf sind dafür bei weitem nicht ausreichend.

2. Lärmschutz

- Der beste Lärmschutz ist der Verkehr, der vermieden wird. Verkehrsvermeidung ist jedoch leider kein Ziel des Entwurfs und damit fehlen dazu jegliche Ansätze.

- Der Entwurf geht davon aus, dass es keine wesentlichen Änderungen bei der Lärmgesetzgebung gibt. Nach wie vor soll es gesetzlichen Lärmschutz nur für Aus- und Neubau geben. Bei Bestandsstrecken soll es weiterhin nur die freiwilligen Lärmschutzprogramme geben, die unter Haushaltvorbehalt stehen, höhere Grenzwerte vorsehen und nicht einklagbar sind. Dies ist nicht akzeptabel. Wir fordern eine Gleichstellung der Bestandsstrecken mit den Neu- und Ausbaustrecken. Die Grenzwerte sind dabei so festzulegen, dass die Gesundheit der Anwohner nicht gefährdet wird. Der Stand der Wissenschaft ist dabei zu beachten. Die zusätzlichen finanziellen Mittel sind gut investiert, weil dadurch die Lärmfolgekosten gesenkt werden. Diese sind höher als die Kosten für Lärmschutz.

- Im Vorgriff darauf sind für Städte/Gebiete, die besonders stark von großen internationalen Verkehrswegen betroffen sind wie z.B. Leonberg, Lärmschutzsonderprogramme nach dem Vorbild Rheintalbahn und TEN-T-Stecken einzurichten. Wichtig dabei ist, dass der Gesamtlärm berücksichtigt werden muss, d.h. Straßen- Schienen und Fluglärm darf nicht mehr, wie derzeit, getrennt betrachtet werden.

- Gerade der überproportional wachsende Güterverkehr auf Straße und Schiene mit hohem Transit-Anteil führt an vielen Orten zu enormer Abgas- und Lärmbelastung. Vor allem der nächtliche Lärmteppich der Autobahnen und Schnellstraßen sowie der Bahnlinien mit viel Güterverkehr überdeckt inzwischen riesige Flächen. Dies wird derzeit in der Lärmgesetzgebung nur ungenügend berücksichtigt.

- Der Güterzuglärm ist unter Umweltschutzaspekten die Achillesferse der Bahn. Obwohl viele technische Mittel zur Lärmreduzierung vorhanden sind, werden diese nicht genügend angewandt.

- Die Unterscheidung des Entwurfs zwischen Außenlärm und Innenlärm ist vor allem in Ballungsräumen schwammig und teilweise irreführend. Die großen Verkehrswege erzeugen eine solch hohe Schallenergie, dass die Lärmteppiche über ganze Städte reichen (wie z.B. in Leonberg). Die derzeitige Lärmschutzgesetzgebung wird dieser Tatsache nicht gerecht.

Im Entwurf sollte daher die Novellierung der Lärmschutzgesetzgebung als wichtiges Ziel aufgenommen und erheblich mehr Mittel für den Lärmschutz angesetzt werden.

3. Schadstoffbelastung

- Auch bei der Schadstoffbelastung gilt das gleiche wie beim Lärmschutz: Verkehrsvermeidung ist das beste Mittel, um die Belastung zu senken.

- Die dem Entwurf zu Grunde gelegte Verkehrssteigerung frisst die technischen Fortschritte bei der Emissionsminderung wieder auf. Die Vorhaben des Entwurfs tragen damit nicht zur unbedingt notwendigen Senkung der Immissionen bei. Vor allem die Ballungsräume sind davon betroffen. Dies ist nicht akzeptabel, solange noch nicht einmal überall die Immissionsgrenzwerte der EU eingehalten werden können, geschweige denn die Empfehlungen der WHO.

- Im Entwurf werden nur die Emissionen betrachtet. Für die betroffenen Menschen wichtiger sind aber die Immissionen. So kann man z.B. nicht aus der Senkung von NOX-Emissionen unmittelbar auf

eine Senkung der NO₂-Immissionen schließen, wie die Entwicklung der Vergangenheit gezeigt hat. Gerade die NO₂- Immissionen sind aber derzeit zusammen mit Feinstaub das größte Problem.

- Bei den Feinstaubemissionen werden die Ultrafeinstäube nicht beachtet, obwohl sie besonders gesundheitsgefährdend sind. Dabei spielt nicht deren Masse eine Rolle, sondern die Anzahl der Partikel. Besonders bedenklich ist, dass gerade moderne Motoren und Turbinen besonders viele solche Partikel ausstoßen. Insofern ist der Jubel über die Senkung der Feinstaubmasse verfrüht.

- die Prognosen sind vor allem bei den Immissionen von NO₂ zu optimistisch, da die jüngsten Erkenntnisse der diversen Abgasskandale noch nicht berücksichtigt sein können. Diese haben gezeigt, dass die bei den Berechnungen bisher angewandten Emissionsfaktoren nicht der Realität entsprechen. Damit ist anzunehmen, dass die im Entwurf für die Bewertung verwendeten Berechnungen falsch sind. Eine Neuberechnung ist geboten.

Einzelvorhaben:

4-spuriger Ausbau der A8/A81 zwischen dem Stuttgarter Kreuz und Dreieck Leonberg

Das im Entwurf beschriebene Vorhaben kann es in dieser Form nicht geben, da bereits Baurecht für das offensichtlich nahezu gleiche Vorhaben 'Verflechtungsstreifen' vorliegt. Bereits durch dieses Projekt erfolgt der vollständige 4-spurige Ausbau dieses Teilstücks der Autobahn. Dieses Vorhaben wiederum ist im Entwurf gar nicht vorhanden. Insofern ist hier der Entwurf unklar und vermutlich fehlerhaft und daher eine Klarstellung nötig. Eine Bewertung dieses Vorhabens können wir daher leider derzeit nicht durchführen.

Vorhaben 'Lückenschluss' von der Kreuzung der B295 / B464 bis zur Ausbaustecke der B 295 ab Leonberg-West

Dieses Vorhaben befindet sich im Status des Vorentwurfs der Planfeststellung, ist aber im Entwurf des BVWP nicht enthalten, obwohl es ein wichtiger Baustein der neuen Verbindungsstrecke zwischen der A8 von Leonberg-West zur A 81 zur Anschlussstelle Böblingen Hulb darstellt. Eine Bewertung ist daher derzeit im Rahmen dieser Stellungnahme nicht möglich.

Beide Vorhaben stehen in enger Verbindung zueinander und haben Folgen auf den Raum Leonberg/Renningen. Daher ist eine Gesamtbetrachtung notwendig. Wir bitten um die entsprechende Ergänzung des Entwurfs des BVWP.