

## Gruppe unabhängiger Verkehrswissenschaftler

Rudolf Pfleiderer  
Florian-Geyer-Str. 8  
70499 Stuttgart  
☎ 0711 881597  
pfleiderer.stuttgart@t-online.de

Prof. Gert Marte  
Bekassinenstr. 94  
28357 Bremen  
☎ 0421 271652  
gert.marte@gmx.de

Lothar Braun  
Bergstr. 10  
71272 Renningen  
☎ 07159 80875  
l.braun@arcor.de

Rudolf Pfleiderer, Florian-Geyer-Str. 8, 70499 Stuttgart

Regierungspräsidium Stuttgart  
Frau Sigrid Weil  
Ruppmannstr. 21  
70565 Stuttgart

14.09.2023

**Betr.: Planfeststellungsverfahren für den sechsstreifigen Aus- und Neubau der Bundesautobahn A 8 Karlsruhe – München zwischen Mühlhausen und Hohenstadt (Alb-aufstieg) – Anhörung zur 5. Planänderung**

Sehr geehrte Frau Weil,

im Rahmen der Anhörung zur 4. PÄ hatte die Gruppe unabhängiger Verkehrswissenschaftler, deren Stellungnahme von anderen Einwändern übernommen worden war, kritisiert, dass die verkehrlichen Auswirkungen des Projekts falsch dargestellt sind. Wir stellen fest, dass auch die Planunterlagen für die 5. PÄ dieselben **beweisbar falschen Tatsachenbehauptungen** enthalten.

Wir schicken daher unsere Stellungnahme zu 4. PÄ mit umfangreichen Quellenangaben als Anlage noch mal mit.

Positiv kann bei der 5. PÄ lediglich bewertet werden, dass sich in den Planunterlagen ein Dokument zur großräumigen Klimawirkung befindet: „UVP-Bericht Anhang 1nf: großräumige Klimawirkung“ in dem alle 3 Sektoren, die beim Straßenbau relevant sind, betrachtet werden.

Die Angaben über die CO<sub>2</sub>-Emissionen in den Planunterlagen für die 5. PÄ sind falsch, weil das falsche Verkehrsmodell von der konstanten Quelle-Ziel-Beziehung verwendet wird. Richtig wäre es, das Verkehrsmodell mit konstantem Reisezeitbudget (für den Personenverkehr) zu verwenden, das heißt mit einem Reisezeitbudget, welches unabhängig von der Geschwindigkeit der Verkehrsinfrastruktur ist. Die durch den Straßenbau gewonnenen Zeiten werden in den Verkehr reinvestiert. Dass das so ist, ist seit Jahrzehnten bekannt. Der so entstehende Mehrverkehr wird **induzierter Verkehr** genannt.

**Die Anwendung des falschen Verkehrsmodells führt wegen der kürzeren Antrags-trasse zu einem angeblichen Rückgang der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Tatsächlich führt das Projekt zu einer Zunahme der CO<sub>2</sub>-Emissionen und widerspricht damit dem Bundesklimaschutzgesetz. Wir bezweifeln, ob es rechtlich zulässig ist, die Anhörung mit derart grob fehlerhaften Planunterlagen durchzuführen.**

## Die fehlerhaften Planunterlagen der 5. PÄ

Die Planunterlagen lagen vom 24. Juli 2023 bis 23. August 2023 aus. Termin für Abgabe von Stellungnahmen ist der 25. September 2023.

Bereits im Bekanntmachungstext für die direkt betroffenen Kommunen ist der UVP-Bericht mit einem Anhang zur großräumigen Klimawirkung erwähnt. 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). Dieses Papier wird hier kurz als **Klimabericht** bezeichnet.

Außerdem finden sich falsche Aussagen über die verkehrlichen Wirkungen in der 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). Dieses Papier wird hier als **Verkehrsuntersuchung** bezeichnet.

Beide Papiere sind grob fehlerhaft, allerdings auf verschiedene Art. Während die Verfasser des Klimaberichts, die Autobahn GmbH, den Begriff „induzierter Verkehr“ nicht einmal erwähnen, kommt in der Verkehrsuntersuchung von MODUS COSULT der induzierte Verkehr mehrfach vor. Allerdings wissen die Verfasser offensichtlich gar nicht, was induzierter Verkehr ist.

## Die fehlerhafte Verkehrsuntersuchung

In der Verkehrsuntersuchung steht auf Seite 6 unten:

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

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

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. ....

Dass die Verfasser der Verkehrsuntersuchung das Phänomen Verkehr nicht verstanden haben, ist auch auf Seite 27 zu erkennen. Dort heißt es:

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

Was hier steht, ist verkehrswissenschaftlich falsch. Durch Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und Beschleunigung des Verkehrs kommt es nicht zu Reisezeiteinsparungen. 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 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.

Hier hätte also stehen 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen, hätten ermittelt und in die THG-Bilanz eingerechnet werden müssen.

**Ohne diese Informationen erfüllen die Planunterlagen nicht die Anforderungen, die an ein Anhörungsverfahren zu stellen sind.**

### **Der fehlerhafte 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.

Nachfolgend werden nur die falsch berechneten verkehrsbedingten THG-Emissionen betrachtet. Bei den sogenannten Lebenszyklusemissionen gibt es laut Tabelle 7 auf 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 steht ein Satz, der belegt, dass die Verfasser des Klimaberichts das Phänomen Verkehr nicht verstanden haben:

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 steht die offensichtlich falsche Behauptung:

Aufgrund der Streckenverkürzung reduzieren sich die verkehrsbedingten THG-Emissionen vom Prognose-Nullfall zum -Planfall um ca. 9.500 t CO<sub>2</sub>-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 durch den geplanten Ausbau des Alaufstiegs sich die Geschwindigkeit erhöht, erhöht sich auch die zurück gelegte Strecke und die THG-Emissionen nehmen zu. **Das Projekt steht daher im Widerspruch zum Bundesklimaschutzgesetz.**

### **Weitere Hinweise auf Literatur zum induzierten Verkehr**

Unsere Stellungnahme zu 4. PÄ hat umfangreiche Informationen zum induzierten Verkehr enthalten. WHier zwei weitere Links:

<https://www.wiwo.de/politik/deutschland/stau-mythen-mehr-strassen-produzieren-auch-mehr-verkehr/25381156-2.html>

<https://www.vcd.org/artikel/mehr-strassen-gleich-mehr-autoverkehr>

Mit freundlichen Grüßen



Anlage: Stellungnahme der Gruppe unabhängiger Verkehrswissenschaftler zur 4. PÄ