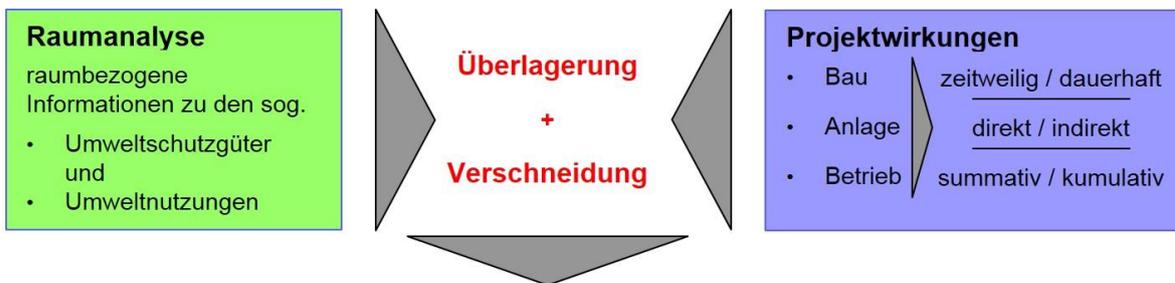


Fragestellung:

Welche Rolle spielt die höhere Gesamtfahrleistung (Kfz - km pro Tag) und die hieraus resultierende erhöhte CO₂ - Gesamtemission bei der Variantenauswahl bzw. -entscheidung?

Argumentationsschiene A

Bei der (vergleichenden) Beurteilung von straßenplanerischen Lösungsansätzen (Beispiel Planung B 30 neu Ravensburg - Friedrichshafen // West- / Mittel- und Ostvariante) wird wie folgt vorgegangen:



Ermittlung / Beschreibung und Bewertung der nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt

Die Bewertung erfolgt u.a. anhand von ...

- strikt zu beachtenden gesetzlichen bzw. rechtlichen Vorgaben (Artenschutz / Natura 2000) [nicht abwägungsfähig / zulassungshemmend]
- Grenzwerten / Richtwerten / Orientierungswerten (Lärmbelastung / Luftschadstoffbelastung)
- vergleichenden fachlichen Beurteilungen (qualitativ / quantitativ) unter dem Primat der Vermeidung bzw. Minimierung von nachteiligen Umweltauswirkungen

Von besonderer Relevanz sind hierbei die europarechtlich determinierten Anforderungen / Vorgaben des Naturschutzrechtes sowie insbesondere die Frage, ob ggf. Grenzwerte mit Relevanz für die Gesundheit des Menschen überschritten werden. Diese sind strikt zu beachten und schlagen in einem Rechtsverfahren durch!

Der Aspekt der CO₂-Reduzierung ist (derzeit) in erster Linie eine politische Zielvorgabe, für die es keine raumbezogenen bzw. schutzgutbezogenen Grenzwerte gibt.

Das Ziel der Reduzierung von (verkehrsbedingten) CO₂-Emissionen kann infolgedessen bei der Variantenauswahl keine **entscheidende** Rolle spielen.

Zur Erreichung des Zieles der Reduzierung von verkehrsbedingten CO₂-Emissionen ist weniger die „Wegewahl“ von Bedeutung; **in allererster Linie** muss das Ziel über entsprechende Veränderungen bzw. Verbesserungen bei der Fahrzeugflotte umgesetzt werden.

So z. B. über die aktuelle Vorgabe der EU für die Fahrzeughersteller, den Flottenverbrauch bis 2030 / 2035 gegenüber dem für 2021 vorgegebenen Wert um ca. 30% zu senken.

Argumentationsschiene B

Die Zunahme der Gesamtfahrleistung vom Prognose-Nullfall zum Planfall oder auch die Unterschiede in der Gesamtfahrleistung zwischen zwei Varianten / Lösungsansätzen innerhalb eines definierten Bezugsraumes können nicht 1:1 mit der Zunahme von CO₂-Emissionen gleichgesetzt werden.

Ganz maßgeblich für die CO₂-Emission sind nicht nur die gefahrenen Fahrzeug-km sondern insbesondere auch die Fahrmodi.

So stehen beispielsweise den Staus auf den freien Strecken mit unzureichendem Querschnitt und unzureichender Leistungsfähigkeit und unzähligen Beschleunigungs- und Abbremsvorgängen in den Ortsdurchfahrten im Prognose-Nullfall (heutiges Verkehrsnetz) die in der Regel zügigen und gleichmäßigen Fahrzeugbewegungen auf der Neubaustrecke mit ausreichendem Querschnitt und ausreichender Leistungsfähigkeit und die Entlastung der Ortsdurchfahrten gegenüber.

Außerdem: Die Zunahme der CO₂-Emissionen „verwischt“ umso stärker, je größer der Bezugsraum gewählt wird. Unterschiedliche CO₂-Emissionen im Untersuchungsraum B 30 neu haben im Hinblick auf nationale Klimaziele so gut wie keine Relevanz.

Argumentationsschiene C

Der Unterschied in der Fahrleistung zwischen der Westtrasse und der Osttrasse beläuft sich ausweislich der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung auf rd. 70.000 Kfz - km pro Tag.

Der Flottenverbrauch für durchschnittliche Kfz soll im Jahr 2021 ausweislich entsprechender Vorgaben der EU ganz grob bei ca. 95 g CO₂ pro km liegen.

Bis 2030 soll diese Emission (Flottenverbrauch) nach aktuellen Beschlüssen der EU um ca. 30% gesenkt werden.

Somit kann man ganz überschlägig von

- ca. 62 g CO₂ / Fahrzeug und km bzw.
- ca. 6,2 kg CO₂ / Fahrzeug und 100 km bzw.
- ca. 62 kg CO₂ / Fahrzeug und 1000 km

ausgehen.

Daraus folgert - bei einem Realisierungszeitpunkt der B 30 neu deutlich nach 2030 - ganz überschlägig (ohne weitere Differenzierung nach SV-Anteilen o.a. mehr) eine Mehremission von CO₂ der Osttrasse gegenüber der Westtrasse in der Größenordnung von 70 x 62 kg CO₂ = ca. 4.340 kg CO₂ pro Tag.

Aufs Jahr gerechnet bedeutet dies (sehr hoch gegriffen und ganz überschlägig):
ca. 365 Tage x 4.340 kg CO₂ = ca. 1.585 t CO₂ pro Jahr.

Dem steht jedoch gegenüber, dass Wälder und Moore die leistungsfähigsten „Senken“ für Treibhausgase darstellen.

1 ha „reifer Wald“ (80 - 100 Jahre) speichert pro Jahr ca. 13 t CO₂. Bei ganz überschlägig 100 ha Waldverlust (Westtrasse) geht also eine CO₂-Speicherkapazität von ca. 1.300 t CO₂ pro Jahr verloren.

Hinzu tritt die Freisetzung von CO₂ aus der Humusaufgabe / Rohbodenaufgabe des Waldbodens durch sukzessive Mineralisierung.

D.h., dass auf der „Soll-“ und der „Haben-Seite“ durchaus vergleichbare Größenordnungen vorliegen.

Fazit zu A / B / C

Es zeigt sich, dass die CO₂-Thematik viele Facetten hat. Die Materie ist komplex und der per se differenziert zu betrachtende – eben nicht gradlinige - Zusammenhang zwischen Gesamtfahrleistung und CO₂-Gesamtbilanz kann nicht singulär als Argument gegen die Osttrasse verwendet werden, da diese – im Gegensatz zu den anderen Trassenvarianten – nicht großflächig in Wälder eingreift, die eine wichtige Funktion als „Senke“ für Treibhausgase erfüllen!