



## Anlage zur gemeinsamen Stellungnahme von BUND, LNV, NABU und VCD zur Fortschreibung des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg – 30.09.2010

<b>Anmerkungen zum Entwurf der Fortschreibung des Generalverkehrsplans</b>		
<i>Gliederung der Fortschreibung des Generalverkehrsplans</i>	<i>Anmerkungen der Umweltverbände</i>	<i>Änderungsvorschlag der Umweltverbände</i>
<b>I. Allgemeiner Teil</b>		
<b>1. Leitlinien</b>		
<b>1.1 Verkehrliche Mobilität</b>		
Bedeutung des Verkehrs	Es gibt kein "gesellschaftliches Bedürfnis nach Mobilität", wie dies gleich in den ersten Sätzen zum GVP postuliert wird. Verkehr weist auf einen Mangel hin, der vor Ort nicht oder nicht marktgerecht (z.B. aufgrund zu hoher Kosten) befriedigt werden kann. Die Umweltverbände lehnen die Gleichsetzung von Mobilität mit Verkehr, von Verkehrsangebot mit Verkehrsnotwendigkeit, von Bedürfnis mit Nutzen und Notwendigkeit ab. Ziel des neuen GVP muss es sein, unter den zukünftigen ökologischen und wirtschaftlichen Randbedingungen volkswirtschaftlich notwendige Mobilität zu sichern, und nicht mit weiterer Beschleunigung die Verkehrsleistung zu steigern und noch verkehrsreichere Strukturen zu schaffen.	Streiche "Das Verkehrsangebot setzt das gesellschaftliche Bedürfnis nach Mobilität technisch um. Damit stehen der persönliche und volkswirtschaftliche Nutzen und somit auch die Notwendigkeit des Verkehrs außer Frage." und ersetze durch: "Durch Ortsveränderungen von Waren und Personen können volkswirtschaftliche Vorteile durch Ausnutzung der jeweiligen Standortvorteile erzielt werden".
Schattenseiten des Verkehrs	Wir vermissen im Entwurf des GVP eine kritische Auseinandersetzung mit dem vielerorts zu hohen Verkehrsvolumen als weiterer "Schattenseite". Insbesondere der Straßenverkehr hat teilweise ein Ausmaß angenommen, dessen negative Umweltwirkungen nicht mehr durch allein technische Maßnahmen oder Straßenneubauten bewältigt werden können. Strategien zur Begrenzung der Verkehrsnachfrage und zur Verkehrsvermeidung sollten daher im GVP thematisiert werden. Obwohl der motorisierte Verkehr einer der Hauptverursacher der meisten derzeitigen Umweltprobleme darstellt, findet sich im GVP-	ergänze "Zeitaufwand"

	<p>Entwurf nirgends das Ziel, dass die Landesregierung den Verkehr reduzieren will. Wir bitten um ein Ziel für 2025 und Zwischenziele 2015 und 2020. Ziel darf es nicht sein, möglichst lange Wege unter hohem Energieaufwand in möglichst kurzer Zeit zurückzulegen (Verkehrsleistung), sondern die täglichen Wege zur Arbeit/Schule/Kindergarten, zum Einkauf, zur Freizeitgestaltung usw. möglichst kurz und energiesparsam zu gestalten. Ein solches Mobilitätsressort sollte aktiv lenkend in Richtung Verkehrsminderung und -vermeidung eingreifen.</p> <p>Bei den Schattenseiten des Verkehrs fehlt die gesundheitliche Beeinträchtigung durch Verkehr und ihre Kosten, nicht nur über Lärm, Luftverschmutzung und Unfälle, sondern auch über Bewegungsarmut und nachfolgende Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Unfallfolgen und ihre Kosten usw. Die Lebensraumvernichtung für Tiere und Pflanzen durch Zerschneidung fehlt ebenso wie die Vernichtung von Erholungsraum für den Menschen.</p>	
Fortschreibung des Verkehrsplans	Die Umweltverbände lehnen die Fortschreibung des GVP ab, solange die Neukategorisierung des Straßennetzes (Kap. 1.1.6, S. 49) noch aussteht, die aber Grundvoraussetzung für eine GVP-Fortschreibung ist.	
<b>1.2 Leitmotiv „Nachhaltige Verkehrsentwicklung - Mobilität sichern“</b>		
Leitmotiv	<p>Die Umweltverbände begrüßen das Ziel, auf eine sachgerechte und umweltschonende Aufgabenverteilung hinzuwirken, die Schwerpunkte auf den Umweltverbund, bestehend aus Fußgänger- und Radverkehr sowie dem öffentlichen Verkehr setzt.</p> <p>Diesem selbstgesetzten Anspruch wird der Entwurf des GVP aber nicht gerecht. In den vier Fachkonzepten dominieren die jeweils sektoralen Wunschvorstellungen, die alle unabhängig voneinander umgesetzt werden sollen. Eine politisch zu setzende Schwerpunktbildung ist nicht zu erkennen.</p> <p>Bei einer tatsächlichen "Nachhaltigen Verkehrsentwicklung" müsste sich der Aspekt der Nachhaltigkeit mit konkret formulierten und gewichteten Zielen zu allen umweltrelevanten Themen wie ein "roter Faden" durch den GVP ziehen. Dies ist nicht der Fall. Der Begriff "Nachhaltige Verkehrsentwicklung" bleibt inhaltsleer.</p> <p>Wir regen daher an, ausgehend von einem übergeordneten strategischen Ziel - beispielsweise "Schaffung der klimafreundlichsten Mobilität in Deutschland" - konkrete und verbindliche Ziele für die genannten umweltrelevanten Themenbereiche und Verkehrsträger zu verankern. Zu diesen Zielen müssten dann in einem folgenden Schritt messbare Indikatoren entwickelt werden, die es erlauben, im</p>	

	Zeitvergleich die erzielten Fortschritte - oder auch Fehlentwicklungen - bei der Umsetzung des GVP zu dokumentieren und ggf. gegenzusteuern.	
Verkehr und Gesellschaft	Die Umweltverbände unterstützen das Ziel kurzer Wege durch kompakte Siedlungsstrukturen, Innenentwicklung und die Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe. Es wird im Folgenden aber nicht deutlich, wie dieses Ziel durch konkrete Maßnahmen des Landes in den verschiedenen Politikfeldern auch tatsächlich umgesetzt werden soll.	
Verkehr und Umwelt	Auch hier stimmen die Umweltverbände der Analyse der Landesregierung zu: Der motorisierte Verkehr belastet die Menschen und die Umwelt in erheblichem Maße. Der Ausstoß an Luftschadstoffen und klimaschädlichen Treibhausgasen, der Verkehrslärm, die Flächeninanspruchnahme und die Landschaftszerschneidung durch die Verkehrswege mit den dadurch bedingten negativen Folgen für die Biodiversität sowie die Belastungen des Bodens und der Gewässer sind wesentliche Auswirkungen. Diese müssen auf ein umwelt- und sozialverträgliches Maß reduziert werden. Auch hier gilt das schon Gesagte: Es wird im folgenden nicht deutlich, welche Ziele das Land konkret setzt und wie diese dann auch verbindlich umgesetzt werden könnten.	
<b>1.3 Aufbau und Struktur des Generalverkehrsplans</b>		
Integrativer Ansatz	Dieser integrative Ansatz wird von den Umweltverbänden prinzipiell unterstützt. Er darf jedoch nicht bedeuten, dass alle Verkehrsträger gleichmäßig gefördert werden. Die aktive Lenkung hin zum Umweltverbund wird von den Umweltverbänden erwartet. Zu kritisieren ist, dass dem GVP konkrete, in Zahlen benennbare Ziele, Zeiträume und Indikatoren fehlen, die die Messung der Umsetzung ermöglichen. Zum integrativen Ansatz gehört aus Sicht der Umweltverbände auch, Umweltprobleme, die durch einfache verkehrliche Maßnahmen zu lösen sind, umzusetzen: So würde die Einführung eines generellen Tempolimits auf Autobahnen und spezieller Tempobeschränkungen an Problemstellen viele dieser Umweltprobleme wie CO <sub>2</sub> -Ausstoß, Lärm, Feinstaub, NO <sub>x</sub> -Ausstoß, Unfallkosten u.a. gleichzeitig effektiv und kurzfristig reduzieren. Luftreinhalte- und Lärmaktionspläne bleiben reihenweise unwirksam, wenn den Gemeinden die Umsetzung der effektivsten Maßnahmen von Seiten der Regierungspräsidien verwehrt wird. Klimaschutzbemühungen werden nicht greifen, wenn sich das Verkehrsressort im UVM weigert, sich in die Umwelt- und ENergiepolitik zu integrieren. Eine Wende weg von Verkehrsleistung	

	hin zu Mobilität und einer Energieeffizienzrevolution im Verkehr muss bei allen Verkehrsträgern stattfinden. Davon ist in diesem GVP-Entwurf nichts zu erkennen.	
Vier Fachkonzepte	Obwohl der nichtmotorisierte Verkehr 30% des Verkehrsaufkommens darstellt, gibt es für diesen kein Fachkonzept. Wie die Vernetzung der vier getrennten Fachkonzepte unter Berücksichtigung des nichtmotorisierten Verkehrs erfolgt, ist nicht einsichtig. Die Umweltverbände fordern daher ein eigenständiges Fachkonzept "Nichtmotorisierter Verkehr". Insbesondere für den Verkehr in den Städten und Gemeinden ist ein solches Konzept unverzichtbar und würde auch den heutigen Schwerpunktsetzungen der Kommunen im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung gerecht werden. Den Rad- und Fußgängerverkehr als "Anhängsel" des Straßenverkehrs aufzuführen entspricht dem verkehrspolitischen Denken der 60er Jahre und ist heute nicht mehr zeitgemäß.	
<b>1.4 Maßnahmenplan zum Generalverkehrsplan</b>	Wir erwarten, dass die Umweltverbände auch bei der Erstellung der Maßnahmenpläne vom Ministerium beteiligt werden. Die Umweltverbände haben gegen eine Trennung von Grundsatz (= GVP) Generalverkehrsplan und konkreten Vorhaben und Projekten des Landes (= Maßnahmenplan) im Prinzip nichts einzuwenden, wenn die folgenden Forderungen erfüllt sind: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Maßnahmenplan enthält auch eine List unnötiger bzw. zurückzubauender und abzustufender Straßen aller Kategorien</li> <li>- Er enthält eine Liste bestehender Straßen mit fehlenden Kleintierdurchlässen oder fehlenden Wildtierquerungshilfen</li> <li>- Sowohl GVP als auch Maßnahmenplan werden einer strategischen Umweltprüfung nach der SUP-RL (2001/42(EG) der EU unterzogen</li> <li>- Der GVP verzichtet konsequent auf Nennung von Maßnahmen, die in den Maßnahmenplan gehören.</li> <li>- Die anerkannten Umweltverbände sowie FachUmweltverbände im Verkehrsbereich werden zu den Entwürfen und Fortschreibungen dieser Maßnahmenpläne angehört.</li> </ul> Dies ist im Moment nicht der Fall. Die folgenden Neu- oder Ausbauvorhaben werden konkret benannt: <ul style="list-style-type: none"> <li>- S. 39 Bodensee-Hinterlandautobahn („Es fehlt eine West-Ost-Verbindung im Süden des Landes zwischen Basel und Memmingen“) über die Forderung nach Aufnahme in das transeuropäische Straßennetz (TERN)</li> <li>- S. 40 Zweite Rheinbrücke bei Karlsruhe-Maxau im Zuge der B 10</li> </ul>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- S. 171 vierspuriger Ausbau der B 30 Ravensburg-Friedrichshafen (planfestgestellt)</li> <li>- S. 167 Flughafenerweiterung Leinfelden-Echterdingen um 19 ha für Flugzeugabstellanlagen u.a.</li> <li>- S. 168-172 Anbindung des Flughafens Karlsruhe/Baden-Baden an die Autobahn, Ausbau des Regionalflughafens Friedrichshafen als Konkurrenz zu Memmingen.</li> <li>- S. 174 Ausbau aller anderen Verkehrslandeplätze</li> <li>- S. 120 Wasserstraßenausbau in Baden-Württemberg, Unterstützung der Schiffbarmachung des Rhein-Rhone-Kanals für Großschiffe, Schiffbarmachung des letzten unverbauten Donauabschnitts zwischen Straubing und Vilshofen, um die Donau ab Kelheim für die Großschifffahrt freigegeben zu können.</li> </ul>	
<b>2. Entwicklung von Gesellschaft, Wirtschaft, Umwelt</b>	Die Umweltverbände vermissen ein eigenständiges Kapitel „volkswirtschaftliche Kosten des MIV im Vergleich zum ÖPNV“, in dem die Kosten für Bau und Unterhaltung der Infrastruktur, Unfall- und Gesundheitsfolgekosten, Kosten der Bewegungsarmut infolge der Motorisierung, Polizeikosten u.a.m. aufgearbeitet werden und den zur Verfügung stehenden Bundes- und Landesmitteln gegenüber gestellt werden.	
<b>2.1.1 Raumordnung und Siedlungsentwicklung</b>	Die Umweltverbände fordern den Nachweis ein, dass das verbindliche Ziel der Raumordnung Nr. 5.1.2.1 (S. 37 des LEP 2002) eingehalten wurde. Danach sind die unzerschnittenen Flächen über 100 km <sup>2</sup> Größer zu erhalten und zu verbessern. Straßenbau ist der Hauptverursacher von Lebensraumzerschneidung.	
Stärkere Verzahnung von Siedlungs- und Verkehrsplanung	Die Umweltverbände stimmen dieser Einschätzung zu, allerdings vermissen wir konkrete Maßnahmen im GVP, um verkehrsvermeidende Siedlungsstrukturen zu fördern und zu unterstützen.	
Netz der Zentralen Orte	Auch hier ist der prinzipielle Ansatz richtig, doch unseres Erachtens sollte der Landesentwicklungsplan und die zentralen Orte nicht nur "immer mehr an Bedeutung gewinnen", sondern selbstverständliche Planungsgrundlagen sein - verkehrliche Maßnahmen, die im Widerspruch zum Netz der zentralen Orte stehen, sind abzulehnen.	Streiche "Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung und der schwierigen Finanzlage der öffentlichen Haushalte gewinnt es für die Gewährleistung der Daseinsvorsorge als Orientierungsraster immer mehr an Bedeutung" und ersetze durch "Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung und der schwierigen Finanzlage der öffentlichen Haushalte sind Ausbaumaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur zu unterlassen und Optimierungen im System nur im Einklang mit dem Netz der zentralen Orte sowie flächen- und verkehrsmengenneutral zulässig".

Siedlungsentwicklung	Auch hier stimmen die Umweltverbände dem Ziel zu, aber auch hier werden konkrete Maßnahmen des GVP zur Unterstützung dieses Zieles vermisst. Die Umweltverbände fordern die Abschaffung der Verpflichtung, zu jeder Wohnung im oder am Haus einen Stellplatz/Garage zur Verfügung zu stellen (Reichsgaragenordnung, heute im BauGB bzw. LBauVO).	
Interkommunale Zusammenarbeit	Die Entwicklung wird zutreffend beschrieben – die Umweltverbände vermissen aber in diesem Zusammenhang Aussagen im GVP zur Verminderung des induzierten Verkehrs. Insbesondere wäre sicher zu stellen, dass interkommunale Zusammenarbeit entlang bestehender leistungsfähiger ÖPNV-Achsen erfolgt, so dass zumindest die Möglichkeit besteht, mittels des Umweltverbundes die dann weiteren Wege zurückzulegen. Gerade bei der Einrichtung der Werkrealschulen zeigt sich jetzt die Notwendigkeit zusätzlicher ÖPNV-Verbindungen, da diese Kooperationen häufig wenig Rücksicht auf bestehende ÖPNV-Verbindungen nehmen.	ergänze: "Bei der interkommunalen Zusammenarbeit sollen die Akteure bestehende ÖPNV-Verbindungen berücksichtigen. Bestehen keine angemessenen ÖPNV-Verbindungen, sind die Kosten einer angemessenen ÖPNV-Verbindung bei der interkommunalen Zusammenarbeit einzubeziehen und entsprechende Verbindungen in Abstimmung mit dem bzw. über den Aufgabenträger anzubieten."
<b>2.1.2 Demografischer Wandel</b>		
Mobilitätsbedarf älterer Menschen	Die Einschätzung zum Mobilitätsbedarf älterer Menschen wird von den Umweltverbänden nicht geteilt. Zwar ist es zutreffend, dass der Führerscheinbesitz sowie der Ausstattungsgrad mit PKWs in der Personengruppe "größer 65" heute deutlich höher liegt als noch vor wenigen Jahren. Dennoch zeigen die Erfahrungen der Verkehrsverbände mit Senientickets aber auch die Erfahrungen der Umweltverbände im Rahmen von Fahrkartenautomatenschulungen sowie des Bus&Bahn-Teams im Enzkreis/Pforzheim, dass eine große Bereitschaft zur Nutzung des ÖPNV durch Ältere besteht, Hemmnisse jedoch insbesondere der Tarif und Fahrkartenerwerb darstellen. Gerade der starke PKW-Verkehr wird von Älteren als Grund angeführt, per PKW nur "in der bekannten kleinräumigen Umgebung" unterwegs zu sein. Ausflüge hingegen werden gerne per ÖPNV vorgenommen (vgl. auch Erfolg des Baden-Württemberg-Tickets sowie ähnlicher Gruppen-Tageskarten der Verbände).	ergänze: "Für den Freizeitverkehr Älterer spielt der ÖPNV eine zunehmend wichtigere Rolle". Streiche "und die Tendenz zur Nutzung des PKW nimmt zu".
<b>2.1.3 Freizeitgesellschaft</b>		
Verkehrliche Anbindung von Freizeitregionen	Da die Erreichbarkeit der touristischen Regionen per PKW als gut eingestuft wird, ist eine weitere "allgemeine" Verbesserung der Erreichbarkeit angesichts begrenzter Haushaltsmittel unökonomisch. Vielmehr sollte nur die spezielle Erreichbarkeit mittels ÖPNV, die derzeit nicht grundsätzlich als gut eingestuft werden kann, verbessert werden.	Streiche: "Die Erreichbarkeit insgesamt soll dennoch weiter verbessert werden." Der letzte Satz soll wie folgt umformuliert werden: "Der Anteil der Gäste, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln an den Urlaubsort - auch im Ländlichen Raum - anreisen, soll gesteigert werden - durch zusätzliche Direktverbindungen

		im SPFV sowie durch einen Ausbau des ITF".
Verkehrsberuhigung	Verkehrsberuhigungskonzepte können nicht nur mit dem Bau von Entlastungs- und Umgehungsstraßen realisiert werden. Hier fehlen weitere allgemeine Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -beruhigung.	Streiche: "Dabei spielt der Bau von Umgehungs- oder Entlastungsstraßen für die Senkung der Verkehrs- und Immissionsbelastungen eine zentrale Rolle." und ersetze durch "Für die weitere Senkung der Verkehrs- und Immissionsbelastungen sind ganzheitliche Konzepte zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund umzusetzen".
Wachstum bei Flugreisen	Die unkritische Übernahme von Wachstumszielen beim Flugverkehr ist für einen GVP, der der Nachhaltigkeit verpflichtet ist, unangemessen. Wir verweisen auf die Luftverkehrsstudie 2007 des Wuppertal-Instituts, wonach bei einer Fortsetzung des gegenwärtigen Wachstums die gesamten Klimawirkungen des Luftverkehrs bereits in wenigen Jahren die des Pkw-Verkehrs übersteigen werden. Vermeiden lässt sich diese Entwicklung nur durch eine aktive Dämpfung der Expansionen im Flugverkehr. Aufgabe des GVP wäre daher vielmehr, die Wachstumsziele des Flugverkehrs kritisch zu hinterfragen, statt sie unkritisch zu übernehmen und sie zur Grundlage des Fachkonzepts zu machen	
<b>2.1.4 Bewusste Mobilität</b>		
Grenzen des motorisierten Individualverkehrs	Die hier geforderten Informations- und Aufklärungsstrategien sowie Anreize zur vernünftigen Nutzung des PKW (aber auch des Flugverkehrs - s. o.) wurden zwar im GVP 1995 auch schon thematisiert, dennoch wurde seitens des Landes in den vergangenen Jahren hierzu nahezu nichts mehr unternommen. Auch jetzt fehlen konkrete Maßnahmen zu dieser Thematik im GVP. Wir verweisen auf Beispiele einiger europäischer Nachbarländer, die für große Verkehrserzeuger eine verpflichtende Aufstellung betrieblicher Mobilitätspläne vorsehen, um das betriebsbedingte Verkehrsaufkommen möglichst umweltverträglich bewältigen zu können. Ein GVP, der nach eigenen Aussagen der Nachhaltigkeit verpflichtet ist, sollte diese vorbildlichen Beispiele diskutieren und die Übertragbarkeit auf Baden-Württemberg prüfen. Bewusstseinsbildung scheitert auch, so lange die täglichen TV- und Radionachrichten über vorrangig motorisierte Sportveranstaltungen berichten und die Politik schnelles Fahren und die Hersteller entsprechender Pkw unterstützen sowie ein generelles Tempolimit verhindern.	
Stärkung des Umweltverbunds	Die Stärkung des Umweltverbundes wird zwar in diesem Abschnitt	Streiche "möglicherweise"

	<p>propagiert. Tatsächlich geht der GVP jedoch von einem Rückgang des Anteils des Umweltverbundes von 41% auf 37% über die Laufzeit des GVP aus. Konsequenzen werden daraus jedoch keine gezogen. Ist die Stärkung des Umweltverbundes tatsächlich ernst gemeint? Es fehlen Maßnahmen, um wenigstens den Erhalt des Status Quo zu sichern. Wie das Landesbündnis ProRad den Radverkehr voranbringen soll, ist nach wie vor nicht ersichtlich. Vielmehr wird ja eine Reduktion des Fußgänger- und Radverkehrs um 6% unterstellt. Das "möglicherweise" vor "stressfreier" ist nicht nachvollziehbar, zumal ja nur die Wege berücksichtigt werden sollen, die auch zeitsparender per Umweltverbund zurückgelegt werden können (es gibt viele Wege, die per Umweltverbund mehr Zeit als per PKW benötigen), wieso also die Einschränkung bzgl. "stressfrei" beim Umweltverbund?</p>	
Mobilitätspädagogik	<p>Die Umweltverbände unterstützen diesen Ansatz, auch der Einbeziehung der Kindergärten. Allerdings sind nicht nur die Kinder, sondern auch die Eltern entsprechend einzubeziehen.</p>	
Bürgerschaftliches Engagement	<p>Neben den genannten Aktivitäten gibt es auch Fahrgastbeiräte und FahrgastUmweltverbände, die sich ehrenamtlich insbesondere um Verbesserungen im ÖPNV kümmern. Außerdem sei auch noch das ehrenamtliche Engagement z.B. des Bus&amp;Bahn-Teams im Enzkreis/Pforzheim genannt - hier wird der Bevölkerung durch Schulungen und Exkursionen die Nutzung des ÖPNV erleichtert (Abbau von Hemmschwellen).</p>	<p>ergänze "und Fahrgastbeiräten sowie FahrgastUmweltverbände"</p>
<b>2.2 Wirtschaft</b>		
<b>2.2.1 Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg</b>	<p>Die einseitige Betonung der „großen Chancen“ der Exportorientierung lehnen die Umweltverbände ab und verweisen auf die Folgen der Wirtschaftskrise für Exportländer. Die Landesregierung verschweigt regelmäßig, dass ein überzogenes Straßennetz auch für Konkurrenz der Klein- und Mittelbetriebe der regionalen Versorgung sorgt und damit regionale Wirtschaftskreisläufe zerstört.</p>	
<b>2.2.3 Dienstleistungsgesellschaft</b>	<p>Dass Zulieferkonzepte wie Just-in-Time bzw. Just-in-Sequence zum Standard werden konnten, bezahlt der Steuerzahler: Die Wirtschaft profitiert von Gewinnen für gesparte Lagerhaltung. Die Kosten zahlt der Steuerzahler, der den Ausbau der Straßen und LKW-Stellplätze als Ersatz-Lagerhaltung via LKW finanziert.</p>	
<b>2.2.4 Vernetzte Strukturen und Prozesse</b>		
Prozessoptimierung	<p>Die Reduzierung der Lagerhaltung beim Hersteller auf ein Mindestmaß führt zur "Lagerhaltung auf der Autobahn", Kosten werden damit auf die Allgemeinheit abgewälzt. Der Wegfall einer größeren Vorratshaltung begünstigt den LKW (kleine Sendungen) im Vergleich zur Schiene (große Sendungen gebündelt). Der entsprechende Mehrverkehr (viele</p>	

	LKW mit kleiner Ladung im Vergleich zu einer großen Sendung z.B. per Bahn) beansprucht die Straßen sowie führt zu entsprechenden Umweltbelastungen (Schadstoffe, Lärm), die bislang nicht ausreichend verursachergerecht angelastet werden und damit einen betriebswirtschaftliche Kostenvorteil zu Lasten der Allgemeinheit darstellen.	
<b>2.3 Umwelt</b>		
<b>2.3.1 Internationale Umweltpolitik</b>		
Umsetzung der Lissabon-Strategie	Eine Reduktion des Energieverbrauchs und damit auch der Emissionen rechnet sich häufig auch heute schon für Unternehmen betriebswirtschaftlich. Verbrauchsarme Produkte stellen somit auch einen Exportartikel dar. Somit können auch rein nationale Vorgaben mit strengeren Umwelanforderungen als Innovationstreiber dienen, die damit die Konkurrenzfähigkeit der hier hergestellten Produkte erhöhen (als Beispiel sei das Wärmegesetz des Landes BW genannt, das anschließend auch auf Bundesebene einen Nachahmer gefunden hat und Druck auf die Akteure zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit von Energieeinsparungsmaßnahmen ausübt - dieser Ansatz kann auch auf den Verkehrsbereich übertragen werden).	
<b>2.3.2 Umweltpolitik des Landes</b>	Es fehlt die Thematisierung des Problems der zunehmenden Flächenzerschneidung durch Straßeninfrastruktur. Die Umweltverbände beantragen ferner die Streichung der Behauptung, dass das UVPG oder UVPs für einzelne Straßenbauprojekte die Umweltbelastungen reduzieren. Das Gegenteil ist der Fall. Jede neue Straße bringt zusammen mit dem auf ihr ablaufenden Verkehr zusätzliche Umweltprobleme mit sich (Bodenversiegelung, Zerschneidung von Lebensräumen, Lärm, Luftverschmutzung, Klimaerwärmung, Gesundheitsschäden durch Unfälle, volkswirtschaftliche Zusatzkosten für Unterhaltung, Polizei usw.), aber niemals irgendwelche Umweltentlastungen! Eine UVP versucht nur, derartige neue Umweltschäden zu minimieren. Aber selbst dies findet nicht statt, da die meisten Landesstraßen- und -neubauten ohne eine UVP oder im Genehmigungs-, Bebauungsplanverfahren oder gänzlich ohne irgendein Verfahren umgesetzt werden! Die UVP wird von der Straßenbauverwaltung weitest möglich umgangen, indem alle Umweltprobleme einzeln unter die Erheblichkeitsschwelle „gedrückt“ werden und eine summarische Betrachtung ignoriert wird. Die Umweltverträglichkeitsprüfung einzelner Straßenbauvorhaben ersetzt auch nicht die aus LNV-Sicht zwingend notwendige strategische Umweltprüfung (SUP, 2001/4/EG) für den vorgelegten GVP und seinen künftig abgekoppelten Maßnahmenplan (analog zur SUP-Pflicht des	

	<p>BVWP). Eine Landesregierung macht sich unglaublich, wenn sie den Hauptverursacher aller Umweltprobleme, den Straßenbau und Verkehr, keiner SUP unterzieht.</p> <p>Der LNV fordert eine strategische Umweltprüfung für den GVP, seine Leitlinien und Fachkonzepte und natürlich auch für die noch folgenden Maßnahmenpläne.</p>	
<b>2.3.3 Schutzbereiche</b>		
Spezifischer CO2-Ausstoß	<p>Die Darstellung der Entwicklung des spezifischen CO2-Ausstoßes stellt ja nur eine Prognose dar. Aussagekräftiger wäre diese Prognose, wenn zusätzlich für den Zeitraum 1990 bis 2009 die "tatsächliche Entwicklung des spezifischen CO2-Ausstoßes" dargestellt würde. Damit wäre leichter ablesbar, wie die Reduktionsannahmen sich im Vergleich zur bisherigen Entwicklung verhalten.</p> <p>Das gleiche gilt für die weiteren Umweltbereiche. Wir erwarten, dass im GVP jeweils die verkehrsbedingten Entwicklungen bei den Umweltmedien zwischen 1990 und 2009 dargestellt werden und mit den Minderungszielen verglichen werden. Auf diese Weise lassen sich wichtige Handlungsstrategien ableiten.</p> <p>Für die CO2-Reduktion klammert der GVP erneut die wirksamsten und kostengünstigsten Maßnahmen aus: Verkehrsreduktion, Tempolimit.</p>	ergänze neue Darstellung "tatsächliche Entwicklung des spezifischen CO2-Ausstoßes 1990-2009"
Klimaschutzkonzept 2020 PLUS Baden-Württemberg	<p>Der GVP verfehlt somit nach Einschätzung des Landes die klimapolitischen Ziele der Bundes- und Landesregierung! Damit ist dieser GVP in der vorliegenden Form nicht verabschiedungsfähig!</p> <p>Vielmehr ist ein GVP vorzulegen, der im Einklang zu den übergeordneten Klimaschutzzielen steht. Dass im Nachgang zum GVP ein zusätzliches "Klimaschutzkonzept 2020 PLUS Baden-Württemberg" nötig ist, um die Fehler des GVP zu beheben, ist eine völlig falsche Herangehensweise! Ähnlich zum GVP 1995 ist der vorliegende Entwurf des GVP, der im Prinzip nur eine "lassez-faire-Studie" darstellt, um konkrete Maßnahmen zu ergänzen, die gewährleisten, dass die übergeordneten Klimaschutzziele erreicht werden.</p> <p>Nach der Verschonung des Verkehrsressorts beim Umweltplan 2000 und 2007 und der Verhinderung einer strategischen Umweltprüfung für den GVP als solchen soll hier der Hauptverursacher nahezu aller Umweltprobleme erneut von Maßnahmen verschont werden.</p>	
Verkehrslärm	<p>Die bisherigen Ziele zur Reduktion des Verkehrslärms wurden lt. Umweltplan Baden-Württemberg verfehlt. Das verwundert nicht. Die schnelle Reduktion des Verkehrslärms durch Einführung von Tempolimits wird durch die Regierungspräsidien selbst in Gemeinden mit Lärmaktionsplänen regelmäßig verhindert.</p>	
Stickstoffoxide	<p>Die Ausführungen sind wenig konkret und bestehen nur auf</p>	

	Hoffnungen.	
Feinstaub	Auch hier wird nur die Hoffnung zum Ausdruck gebracht, dass mittels Partikelfilter das Dieselrußproblem beseitigt werden kann. Bedeutet dies, dass Altfahrzeuge ohne Filter ab einem bestimmten Zeitpunkt verboten werden? Wie sieht die Lösung für Brems- und Reifenabrieb aus?	
Flächeninanspruchnahme	Die Prüfung neuer Bauflächen auf ihre verkehrserzeugende Wirkung hin erscheint uns zu gering. Hier sind weitere Konkretisierungen notwendig.	
Wildtier-Lebensräume	Die Integration des Generalwildwegeplans in den GVP ist absolut unzureichend. Es reicht nicht aus, im Zusammenhang mit dem Neubau oder Ausbau von Verkehrswegen die Realisierbarkeit von Querungshilfen lediglich zu prüfen. Wir erwarten, dass bei Konflikten mit Wildwegen geeignete Querungshilfen zwingend umgesetzt werden. Eine Nichtrealisierbarkeit von Querungshilfen muss das Aus für den Straßenbau bedeuten. Darüber hinaus sollte der GVP auch Perspektiven aufzeigen, wie die Wiedervernetzung von Lebensräumen an bestehenden Verkehrswegen flächendeckend gewährleistet und finanziert werden kann. Der Verweis auf die lediglich 10 Projekte im Rahmen des Konjunkturpaket II (vg. S. 73/74 Entwurf GVP) ist unzureichend und weist nicht in die Zukunft	
<b>2.3.4 Elektromobilität</b>	Der Wortlaut lässt daraus schließen, dass unter Elektromobilität nur der PKW gesehen wird. Tatsächlich wird heute schon der Großteil des ÖPNV "elektromobil" erbracht. Mit dem Pedelec steht ein ausgereiftes elektromobile Verkehrsmittel zur Verfügung, dessen Reichweite alltagstauglich ist. Die Umweltverbände warnen vor zu viel Euphorie bei der Elektromobilität. Elektroautos sind nicht per se Null-Emissionsfahrzeuge. Bei dem jetzigen Strom-Mix in Deutschland schneiden sie im Vergleich mit effizienten herkömmlichen Autos sogar noch schlechter ab. Elektroautos können nur dann einen Beitrag zum Klimaschutz leisten, wenn sie mit zusätzlich erzeugter erneuerbarer Energie betrieben werden. Klimapolitisch machen sie nur Sinn, wenn sie nicht dem Ziel im Wege stehen, den gesamten Stromverbrauch zu senken. Deshalb müssen auch Elektroautos deutlich effizienter sein als heutige Pkw. Eine wirkliche Minderung der CO2-Emissionen des Straßenverkehrs gelingt nur dann, wenn alle Neufahrzeuge - unabhängig vom Antrieb - deutlich effizienter werden als heute. Das Elektroauto als Nischenprodukt, als Zweit- oder Drittauto für kurze Strecken in der Stadt, hat nichts mit einer klimaschonenden Mobilität zu tun.	

	<p>Elektromobilität ist nur dann eine sinnvolle Zukunftsoption, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Fahrzeuge effizienter, kleiner und leichter werden</li> <li>- der Strom aus zusätzlicher erneuerbarer Energie kommt</li> <li>- daher das Elektroauto kein Atom- und Kohleauto wird</li> <li>- weiterhin der öffentliche Nah- und Fernverkehr Priorität hat.</li> </ul> <p>Wir erwarten, dass sich der GVP mit diesen Aspekten vertieft auseinander setzt.</p>	
<b>3. Entwicklung des Verkehrs</b>		
	<p>Die Umweltverbände kritisieren den methodischen Aufbau zur Beschreibung der zukünftigen Entwicklung. Es ist unzureichend, lediglich mittels einer Prognose das zukünftige Verkehrsaufkommen abzubilden und aufgrund dieser Ergebnisse dann die Maßnahmen abzuleiten. Stattdessen müssten unterschiedliche Szenarien der Verkehrsentwicklung dargestellt und gerechnet werden - beispielsweise "Status Quo", Laissez Faire" und "Vorrang Klimaschutz und Umwelt". Nur ein solcher Vergleich lässt erkennen, welche verkehrspolitischen Maßnahmenpakete mit welchen Umweltfolgen verbunden sind und wo die wichtigen Stellschrauben für eine tatsächlich nachhaltige Mobilität liegen. Außerdem dienen die Szenarien auch der Transparenz politischer Entscheidungen. Das im vorliegenden Entwurf des GVP gewählte Vorgehen erlaubt es hingegen, politische Entscheidungen hinter angeblich objektiven Prognosen zu "verstecken".</p>	
<b>3.1 Personenverkehr</b>		
<b>3.1.1 Langjähriger Trend und heutige Situation</b>		
Motorisierter Individualverkehr	Das Wachstum des Individualverkehrs hat signifikant und nicht nur "etwas" an Dynamik verloren	Streiche im 3.Satz "etwas"; ergänze prozentuale Zunahme der Jahresfahrleistungen im Zeitraum 1994 bis 2003
Eisenbahnen und ÖPNV		ergänze prozentuale Zunahme der Personenkilometer im SPNV von 1994 bis 2003
Luftverkehr	Die Zunahme des Luftverkehrs beruht auf einer massiven Preisreduktion durch neue Geschäftsmodelle, die gleichzeitig von steuerlichen Begünstigungen im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern profitieren (keine Mehrwertsteuer bei grenzüberschreitenden Flügen, keine Energieverbrauchssteuern)	ergänze Halbsatz am Ende des ersten Satzes: ", insbesondere aufgrund steuerlicher Begünstigungen"
Nichtmotorisierter Verkehr	Es fehlt -im Gegensatz zu allen anderen Abschnitten - eine Darstellung des langjährigen Trends. Gab es einen Zuwachs oder einen Rückgang beim nichtmotorisierten Verkehr und was sind die Gründe? Gibt es überhaupt Studien zur langjährigen Entwicklung?	
<b>3.1.2 Zukünftige Entwicklung</b>		
Trend	Die Annahmen zu den Prognosen zum GVP sind in weiten Teilen sehr fragwürdig, insbesondere hinsichtlich der zukünftigen Energiepreise	

	und dem Verhältnis der Kostenentwicklung zwischen IV und ÖV. Insofern ist die prognostizierte Zunahme des Verkehrsaufkommens nicht hinreichend gefestigt.	
Motorisierter Individualverkehr	Nur auf Basis der getroffenen Annahmen; gleichzeitig werden die Klimaschutzziele nicht erreicht, Ausbau des Umweltverbundes wird verfehlt; es besteht Nachbesserungsbedarf zu Minderung des Anteils des MIV am Gesamtverkehr zur Erreichung der Klimaschutzziele.	
Eisenbahnen und ÖSPV	Die Zunahme basiert im Wesentlichen auf dem Transitverkehr - das ist kein Nutzen per se. Für die Entwicklung des SPNV ist zu erklären, wieso die bisherige steile Aufwärtsentwicklung (2008 zu 2002) nun nur noch durch geringen Zuwachs abgelöst werden soll.	
Luftverkehr	Prognostiziert ist eine Verdoppelung - gerade für das klimaschädlichste Verkehrsmittel. Diese Entwicklung ist unter Klimaschutzaspekten fatal und führt auch zu einer Verfehlung der Klimaschutzziele des GVP. Somit sind hier weitere Maßnahmen zur Minderung des Flugverkehrs im Vergleich zur Prognose notwendig.	Streiche "leicht" und ersetze durch "um 10%". Streiche "dennoch" und ersetze durch "nur noch"
Nichtmotorisierter Verkehr	Tatsächlich wird ein Rückgang von 31% auf 28%, d.h. um 10% prognostiziert. Das kann nicht als "leicht" verharmlost werden. Damit werden ebenfalls die Ziele des GVP, den Umweltverbund zu stärken, verfehlt.	
Prognose nach Verkehrszwecken	Hier fehlt bei der Verkehrsleistung der Luftverkehr, dies sollte auch bei der "Entwicklung nach Verkehrszwecken angegeben werden.	
Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Entwicklung	Die Szenarien zur Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens berücksichtigen nicht hinreichend den Zusammenhang zwischen verfügbarem Einkommen und Verkehrsentwicklung. Was für eine prosperierende Wirtschaft gilt: tendenzielle höhere PKW-Verfügbarkeit - gilt in umgekehrter Richtung bei einer negativen wirtschaftlichen Entwicklung. Außerdem stellen die Prognosen und Szenarien grundsätzlich nicht hinreichend den Zusammenhang zwischen demografischer Entwicklung (Alterung der Bevölkerung), Fachkräftemangel, BIP, verfügbares Einkommen und Steueraufkommen her. Bei einer alternden Gesellschaft sinkt das Steueraufkommen, da auch bei einem langsamen Übergang zur nachgelagerten Besteuerung der Rentnereinkünfte die Einkommensteuer aufgrund der geringeren Anzahl der Beschäftigten sinkt. Mehr Personen als heute sind in der Rentenphase mit entsprechend geringeren Bezügen und damit geringeren Steuerzahlungen.	
<b>3.2 Güterverkehr</b>		
<b>3.2.1 Langjähriger Trend und heutige Situation</b>		
Straßengüterverkehr		Ergänze: Seit 1995 beträgt der Zuwachs aber

		nur noch 10%
<b>3.2.2 Zukünftige Entwicklung</b>		
Güterverkehrsprognose bis 2025		Ergänzung: Darstellung des Modal-Split für Reiseweiten im GV für Entfernungen größer 100 km
<b>3.3 Verkehrsinfrastruktur</b>		
<b>3.3.1 Heutige Situation</b>		
<b>3.3.2 Zukünftige Entwicklung</b>		
Schiennetz	Die Zunahme des Schienengüterverkehrs auf der Ost-West-Verbindung Stuttgart-Ulm ist nicht hinreichend belegt. Ebenso ist die Annahme einer stärker steigenden Trassenzahl im Verhältnis zur transportierten Gütermenge im Widerspruch zu den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Schienengüterverkehrsbranche und der zur Verfügung stehenden Trassenkapazität.	
Wasserstraßen und Häfen	Fraglich ist, ob dieses erhöhte Angebot auch seitens der Wirtschaft genutzt wird, oder ob nicht weiter bestehende Einschränkungen (z.B. keine Doppellagen im Containerverkehr aufgrund beschränkter Durchfahrthöhen der Brücken möglich) gewichtiger sind.	
Luftverkehr	Die unterstellte Verdoppelung berücksichtigt keine dämpfenden Effekte durch die geplante Flugverkehrssteuer.	
<b>3.4 Verkehrspolitik des Bundes und der Europäischen Union</b>		
<b>3.4.1 Verkehrspolitik des Bundes</b>		
Bundesverkehrswegeplan (BVWP)	Der BVWP ist massiv unterfinanziert. Alleine im Bereich der Schienenwege des Bundes besteht noch (Stand 2009) ein Finanzierungsbedarf, der bei gleichbleibendem Mitteleinsatz erst 2034 abfinanziert ist.	
Verkehrskonzepte des Bundes	Hier fehlt die aktuelle Besteuerung des Flugverkehrs.	
<b>3.5 Verkehrsfinanzierung</b>		
Neue Wege in der Verkehrsfinanzierung	Die Prognosen zum Verkehrszuwachs sind - wie oben schon aufgeführt - grundsätzlich in Frage zu stellen. Damit stellt sich auch die Notwendigkeit zum Infrastrukturausbau in anderer Dringlichkeit. Insbesondere angesichts der nach 2025 weiteren demografischen Entwicklung hin zu mehr Rentnern und weniger Personen im erwerbsfähigen Alter und der daraus folgenden Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte sind Infrastrukturausbauten verstärkt unter dauerhaften Finanzierungs- und Instandhaltungsaspekten zu betrachten. Wenn schon heute die Steuereinnahmen nicht zur Finanzierung der als notwendig erkannten Verkehrsinfrastrukturen ausreichen, bedeutet eine Nutzerfinanzierung ceteris paribus zusätzliche Kosten für die Nutzer, da die Steuern für andere Aufgaben des Staates weiter zu entrichten sind.	

<p>Vorteile der Nutzerfinanzierung</p>	<p>Die Umstellung auf die Nutzerfinanzierung blendet die Auswirkungen auf den allgemeinen Staatshaushalt aus - sofern nur Mittel via Straßenbenutzungsgebühren in Höhe der bisherigen Haushaltsmittel aufgebracht werden sollen, ist der Nutzen nicht erkennbar. Sofern signifikant höhere Mittel erbracht werden sollen, stellen diese Beträge insofern eine stärkere Belastung des Nutzers dar. Hinzu kommen die Verwaltungskosten für die Erhebung der Abgabe, während Steuern relativ "preiswert" erhoben werden können. Als weiterer Aspekt ist zu beachten, dass Tunnelstrecken für den ÖPNV zumeist nicht wegen der Notwendigkeit einer unterirdischen Führung umgesetzt werden, sondern um oberirdisch Platz für den Individualverkehr (PKW) zu machen (z.B. Kreuzungsbereiche). In diesem Fall kann vom ÖV-Nutzer eine Nutzerfinanzierung schwerlich verlangt werden - vielmehr müsste der PKW-Fahrer, der den Nutzen von der Maßnahme hat, die Kosten der Tunnelstrecke finanzieren. Dieses Beispiel zeigt, dass eine Trennung der Finanzierungskreisläufe ("Straße finanziert Straße", Schiene finanziert Schiene") nicht funktioniert. Vielmehr muss ein Ausgleich auch über die Verkehrsmittel hinweg möglich sein ("Verkehr finanziert Verkehr")</p>	
<p>Straßenbenutzungsgebühren</p>	<p>Die Landesregierung spricht sich im GVP für die Einführung einer Pkw-Maut aus. Ihre nähere Ausgestaltung wird aber nicht näher erläutert. Die Umweltverbände lehnen die Einführung einer Pkw-Maut ab. Sie ist das falsche Instrument, um eine ökologisch und sozial verträgliche Verkehrsentwicklung in die Wege zu leiten. Sie soll einzig dazu dienen, mehr Finanzmittel für den Straßenbau zu erschließen. Das ist aber ein falscher Ansatz.</p> <p>Unklar ist zunächst, in welcher Form eine Pkw-Maut erhoben werden soll:</p> <p>Autobahn-Vignette</p> <p>Dies wäre die einfachste, mit wenig Verwaltungsaufwand und auch kurzfristig umzusetzende Form der Erhebung einer Pkw-Maut. Alle anderen Modelle einer fahrleistungsabhängigen Straßenbenutzungsgebühr bedürfen noch der technischen Ausreifung und einer langwierigen Umsetzung.</p> <p>Eine Autobahn-Vignette ist aus Sicht der Umweltverbände strikt abzulehnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sie führt zu massiven Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz der Bundes- und Landstraßen. In den letzten Jahren sind parallel zum Autobahnnetz etliche</li> </ul>	

	<p>Bundesstraßen 4-spurig ausgebaut worden und sind daher für die Autofahrer eine potenzielle Alternative zur Autobahn (Bspl. B 10 zwischen Stuttgart und Ulm). Der schon bei der LKW-Maut auftretende Mautausweichverkehr (Mautflucht) würde sich massiv verschärfen und in den Städten und Gemeinden zu unzumutbaren Belastungen von Lärm und Schadstoffen führen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eine Autobahn-Vignette bietet keinen Anreiz zur Vermeidung von Autoverkehr, sondern vielmehr für Mehrverkehr. Je mehr Kilometer gefahren werden, desto billiger wird jeder einzelne Kilometer.</li> <li>- Eine Autobahn-Vignette begünstigt Vielfahrer und bevorzugt übermotorisierte, schwere, spritfressende und emissionsintensive Autos, da sie einheitlich für alle Autos erhoben wird. Sie bietet keinen Anreiz, auf CO2-sparsame Fahrzeuge umzusteigen.</li> <li>- Das Argument, ausländische Autofahrer an den Kosten der Straßen zu beteiligen ist vorgeschoben. Der Anteil ausländischer Pkw auf deutschen Straßen ist gering (unter 5 %) – und sie werden, wenn sie hierzulande tanken, bereits über die Mineralölsteuer an diesen Kosten beteiligt.</li> </ul> <p>Pkw-Maut als fahrleistungsabhängige Straßenbenutzungsgebühr</p> <p>Auch in dieser Form ist eine Pkw-Maut das falsche Instrument. Und zwar aus folgenden Gründen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der technische und infrastrukturelle Aufwand, eine fahrleistungsabhängige und ggf. an der Emissionshöhe der Autos und evtl. auch noch zeitlich und räumlich differenzierte Gebühr zu erheben ist enorm groß. Mit der aktuell zur Verfügung stehenden Technik (Toll Collect) ist eine Mauterhebung nach den skizzierten Anforderungen derzeit nicht möglich. Auch ist zu bedenken, dass über 40 Millionen Autos mit den entsprechenden „On-Board-Units“ ausgerüstet werden müssten. Hinzu kommen in der Betriebsphase sehr hohe Verwaltungskosten.</li> <li>- Sollte die Technik zur Verfügung stehen, stellt sich das Problem des Datenschutzes. Denn prinzipiell ermöglicht diese Art der Gebührenerhebung eine lückenlose Nachvollziehung der Fahrtenprofile eines jeden Autofahrers und damit eine lückenlose Überwachung. Das dies möglich ist, zeigt schon</li> </ul>	
--	--	--

	<p>heute die Lkw-Maut (Standortortung, Datennutzung für polizeiliche Ermittlungen). Missbräuchlich genutzt, ebnet eine Pkw-Maut potenziell den Weg in einen Überwachungsstaat.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eine wichtige Voraussetzung wäre auch, dass die Pkw-Maut flächendeckend auf dem gesamten Straßennetz erhoben wird. Eine Maut nur auf Autobahnen führt zu massiven Verkehrsverlagerungen auf Bundes- und Landstraßen.</li> <li>- Insgesamt greift der Ansatz, über eine Pkw-Maut mehr Geld für den Straßenbau zu gewinnen zu kurz. Erstens verlangt eine nachhaltige Verkehrsentwicklung deutlich mehr Mittel für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Zweitens müssen dem Autoverkehr alle ungedeckten Umweltkosten (externe Kosten) angelastet werden. Studien beziffern dies auf etwa 22 Mrd. Euro jährlich.</li> </ul>	
Schienenwege	<p>Richtigerweise wird erkannt, dass eine vollständige Nutzerfinanzierung der Straße letztendlich die Finanzierung der Schienenwege des Bundes völlig ins Wanken bringt, da die Schienenwege des Bundes derzeit fast vollständig über die Einnahmen aus der LKW-Maut finanziert werden. Somit bedeutet eine Nutzerfinanzierung für die Straße entweder Mehrkosten des Bundes für den Schienenverkehr (Steuererhöhungen) oder aber der Mittelansatz für die Schiene wird weiter vermindert. Sofern im GVP solche Ansätze diskutiert werden, sollten auch Lösungsvorschläge für den Bund unterbreitet werden. Ansonsten wird damit nur belegt, dass die Vorschläge des Landes zur Nutzerfinanzierung unausgegoren sind.</p>	
Bundeswasserstraßen	<p>Für die Kompensation der Mittel aus der LKW-Maut gilt das oben für die Schienenwege gesagte: Das Konzept der Landesregierung ist unausgegoren.</p>	
Verkehrliche Lenkungsfunktion	<p>Nach wie vor fehlen bei den Trassenpreisen der Bahn Anreizkomponenten für Mehrverkehr auf der Schiene und zur Vermehrung freier Trassen.</p>	

<b>Anmerkungen zum Entwurf der Fortschreibung des Generalverkehrsplans</b>		
<i>Gliederung der Fortschreibung des Generalverkehrsplans</i>	<i>Anmerkungen der Umweltverbände</i>	<i>Änderungsvorschlag der Umweltverbände</i>
<b>II Fachkonzepte</b>		
<b>1. Straßenverkehr</b>		
Verkehrswelt heute	Die Mär vom schleppenden Ausbau der Bundesfernstraßen im Land bitten die Umweltverbände ersatzlos zu streichen. Das Land hat den Bund seit Jahren mit überzogenen Bundesstraßenbauplänen überschüttet, von denen die wenigsten die nach § 1 FernStrG vorgeschriebene Fernverkehrsrelevanz vorweisen können, also als Landesstraßen hätten geplant und gebaut werden müssen. Da der Bund Planung, Bau und Abrechnung von Bundesstraßen vollständig in die Hand der Länder gelegt hat, hat er keine Möglichkeit der Kontrolle.	
Ausbau von Landesstraßen	Hier sollte der Realisierungsgrad des GVP 1995 angegeben werden (%-Wert realisierter Maßnahmen, finanzieller Aufwand erwartet/tatsächlich)	
Straßenverkehrslärm	Die Aussage "So konnte bereits eine wesentliche Senkung der Vorbeifahrpegel erreicht werden, insbesondere bei Lkw." ist lt. Umweltplan des Landes BW falsch. Dort wird ein unveränderter Vorbeifahrpegel konstatiert, nur für LKW werden Verbesserungen feststellbar - allerdings ausgehend von hohem Lärmniveau. Die Lärmgrenzwerte werden damit längst nicht eingehalten. Angesichts der Verkehrszunahme gerade des LKW-Verkehrs in Ortsdurchfahrten wurden Minderungen der Maximalpegel durch die zunehmende Zahl der Fälle für die Lärmwahrnehmung egalisiert. Dies zeigt sich ja auch an der wachsenden Zahl stark vom Lärm belasteter Menschen (starke Belästigung durch Straßenverkehrslärm: Anstieg von 11% auf 14% - d.h. um mehr als 25% - lt. Umweltplan 2007-2004, Seite 78, Tabelle 1)	Streiche "So konnte bereits eine wesentliche Senkung der Vorbeifahrpegel erreicht werden, insbesondere bei Lkw." Ersetze durch "Dennoch konnten in den vergangenen Jahren keine spürbaren Erfolge bei der Reduktion des Verkehrslärms erzielt werden".
Radfahren und Zu-Fuß-Gehen	Trotz des Potentials, das erkannt wird, wird ein weiterer Rückgang um 10% prognostiziert. Entweder stimmen die Prognosen nicht (das ist wahrscheinlich, s.o.), sollten sie doch stimmen, wäre zu hinterfragen, wieso dieses Potential von der Bevölkerung "ohne weiteren Zwang" nicht genutzt wird. Insbesondere kommt der Verzahnung der Siedlungs- und Verkehrsplanung eine große Bedeutung bei der Förderung des Radverkehrs zu. Ohne diesen Ansatz (s.o.) wird eine Stärkung des Umweltverbundes nicht gelingen. Offensichtlich gehen die Prognosen des Landes nicht davon aus, dass die Verzahnung der Siedlungs- und Verkehrsplanung gelingt.	
Verkehrswelt morgen	Grundsätzlich verweisen wir bezüglich des nichtmotorisierten Verkehrs und der Elektromobilität auf unsere o.g. Ausführungen zum	

	allgemeinen Teil des GVP.	
Verkehrsentwicklung	<p>Durch die demografische Entwicklung wird der Trend zur weiteren Verstädterung gestärkt. Damit wird tendenziell die PKW-Dichte zurückgehen und der ÖPNV stärker genutzt werden. Dies erklärt den erwarteten Rückgang des Motorisierungsgrades in den größeren Stadtkreisen. Dass insgesamt die Zahl der zugelassenen KFZ um 13% steigen soll, ist angesichts der demografischen Entwicklung unplausibel.</p> <p>Als Instrumente zur Erreichung der Ziele einer nachhaltigen Mobilität vermissen wir im GVP-Entwurf hauptsächlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsteuern von nachfrageorientierter zu angebotsorientierter Verkehrspolitik</li> <li>- Einführung wirksamer Kontrollinstrumente</li> <li>- Entschleunigung: Langsam ist besser</li> <li>- Sicherheit durch Verkehrsmischung</li> <li>- Das Richtige fördern: Vorfahrt für Fußgänger und Radfahrer</li> <li>- Flugverkehr - insbesondere in den nationalen Grenzen - können wir uns nicht mehr leisten.</li> </ul>	
Nichtmotorisierter Verkehr	<p>Elektrofahrräder haben einen Motor, Pedelects erfordern allerdings das "Mittretzen". Insofern dürfte die Einstufung des Elektrofahrrades unter "nichtmotorisierter Verkehr" zwar grenzwertig, aber noch zulässig sein. Allerdings berücksichtigt die gewählte Formulierung das Potential der Elektrofahrräder nicht ausreichend. Vielmehr sollte dem Radverkehr ein eigener Absatz unter besonderer Berücksichtigung des Elektrofahrrades gewidmet werden.</p>	
<b>1.1 Straßeninfrastruktur</b>		
<b>1.1.1 Einbindung in das internationale und nationale Straßennetz</b>		
Situation	Baden-Württemberg verfügt über ein dichtes Netz von Straßen verschiedenster Kategorien. Ein weiterer Aus- und Neubau von Straßen wird von den Umweltverbänden prinzipiell abgelehnt.	
Transeuropäisches Verkehrsnetz	Die EU hat die Mehrzahl der Autobahnen in BW in das TERN aufgenommen. Sollten aus Sicht des Landes noch weitere Straßen oder Straßenprojekte dort aufgenommen werden, wäre dies nicht unter "Situation", sondern an anderer Stelle aufzuführen. Die EU hat ja gerade definiert, was aus europäischer Sicht wichtig ist. Dazu gehören nur die benannten Strecken.	streiche "Ebenfalls fehlt eine West-Ost-Verbindung im Süden des Landes zwischen Basel und Memmingen.
Fernstraßenverbindung im Süden des Landes	Ob diese Fernstraßenverbindung wirklich wichtig ist, wird schon länger kontrovers diskutiert. Aus Sicht der Umweltverbände ist der gesamte Absatz zu streichen, da keine Notwendigkeit für einen Autobahnneubau entlang der Schweizer Grenze besteht.	streiche gesamten Absatz
<b>1.1.2 Bundesfernstraßen</b>		

Staukosten	Die Berücksichtigung von Staukosten ist in der Wissenschaft umstritten. Deshalb ist die Angabe von 400 Mio. € Staukosten irreführend. Die Stauteilnehmer sind ja gerade bereit, diese vermeintlichen Kosten auszugeben - sie nutzen ja keine Alternativen. Staukosten sind systemimmanent, umgekehrt wäre zu fragen, ob bei den Personen, die im Stau stehen, tatsächlich eine Zahlungsbereitschaft von 400 Mio € jährlich gegeben wäre zur Vermeidung der Staus.	streiche die letzten beiden Sätze des Absatzes.
Straßenerhaltung	Hier besteht aus Sicht der Umweltverbände eine falsche Reihenfolge. Vorrang vor dem Neu- und Ausbau muss der Erhalt des Straßennetzes haben. In der Vergangenheit wurden hier leider falsche Prioritäten gesetzt mit der Folge eines Instandhaltungsstaus. Dieser muss vor dem Neu - und Ausbau weiterer Straßen zuerst abgebaut werden. Auch aus ökonomischen Gründen geht Erhalt vor Aus- und Neubau. Die Umweltverbände sehen bis auf wenige Ausnahmen keinen weiteren Bedarf für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen.	Streiche: "Neben dem Aus- und Neubau ist auch die Erhaltung des Straßennetzes von großer Bedeutung.", ersetze durch: Der Erhaltung des Straßennetzes wird Priorität vor dem Aus- und Neubau eingeräumt."
Ausbau der Autobahnen	Auch hier ist dem Erhalt Vorrang vor dem weiteren Ausbau einzuräumen. Eine weitere Aufstockung von Finanzmitteln erscheint im Übrigen wenig realistisch (vgl. hierzu die Ausführungen zur Nutzerfinanzierung).	Streiche: "Das Land wird sich dafür einsetzen, dass die Finanzmittel des Bundes für den Südwesten erheblich aufgestockt werden, um den Rückstand beim Neu- und Ausbau der Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg aufzuholen." und ersetze durch: "Das Land wird sich dafür einsetzen, dass die Finanzmittel des Bundes für den Erhalt der Bundesfernstraßen im Südwesten aufgestockt werden."
Ausbau von Bundesstraßen	Die Verbände lehnen eine Aufstockung von Finanzmitteln für Neu- und Ausbau als unnötig und umweltschädlich ab. Ebenso lehnen wir den Ausbau von Rastanlagen für Stellplätze von LKW entlang Autobahnen ab, da hier den Bürgern als Steuerzahler die Kosten der Lagerhaltung, für die die Wirtschaft selbst zuständig sein sollte, aufgebürdet wird. Das Land sollte eine Prioritätenliste streng nach Höhe des volkswirtschaftlichen Nutzens (NKU) aufstellen, anstatt pauschal die Forderung nach Umsetzung aller Maßnahmen zu stellen. Angesichts begrenzter Finanzmittel müssen zuerst die Maßnahmen mit dem höchsten Nutzen-Kosten-Faktor umgesetzt werden. Alles andere wäre volkswirtschaftlich schädlich und wäre mehr lokalen Partikularinteressen geschuldet. Unklar ist die Formulierung zum ausgewogenen Verhältnis des Ausbaustandards von Strecken in Ballungsräumen und im ländlichen Raum. Sollte es hier um Parameter des Straßenbaus gehen, wäre dem zuzustimmen. Sollte es hier um die Auswahl der Bauprojekte gehen, würde man sich damit von der	Streiche: "Das Land wird sich mit Nachdruck dafür einsetzen, dass alle für Baden-Württemberg besonders wichtigen Vorhaben an Bundesstraßen bei der nächsten Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans in den vordringlichen Bedarf aufgenommen werden." und ersetze durch: Das Land wird sich mit Nachdruck dafür einsetzen, dass alle für Baden-Württemberg besonders wichtigen Vorhaben an Bundesstraßen bei der nächsten Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans in der Reihenfolge des volkswirtschaftlichen Nutzens aufgenommen werden."

	volkswirtschaftlichen Notwendigkeit lösen, was abzulehnen wäre.	
<b>1.1.3 Landesstraßen</b>		
Ziel	Um das Ziel, Erhalt vor Aus- und Neubau, klarer zu beschreiben, sollte der Absatz umformuliert werden.	Änderungsvorschlag für den Absatz: "Das Land verbessert das Landesstraßennetz. Auf die Substanzerhaltung bei den Landesstraßen wird der Schwerpunkt gelegt. Ein Maßnahmenplan zur Beseitigung bestehender Mängel im Landesstraßennetz ist in Vorbereitung. Das Aus- und Neubauprogramm bilden Projekte, die Engpässe im Straßennetz beseitigen und Anwohner an hochbelasteten Ortsdurchfahrten entlasten."
Zustandserfassung	Die Darstellung zeigt, dass 44% der Straßen sich in schlechtem Zustand befinden. Dies untermauert die Forderung nach Erhalt vor Neu- und Ausbau.	
Ausbau des Landesstraßennetzes	Ein Sonderprogramm für Ortsumgehungen in kommunaler Straßenbaulast lehnen die Umweltverbände ab. 80 Mio Euro jährlich reichen nach dem Landesrechnungshofbericht eben nicht aus, um das Landesstraßennetz in einem guten Zustand zu erhalten. Hier sind mindestens 100 Mio Euro jährlich notwendig. Mit der zusätzlichen Abstufungsverpflichtung von Bundesstraßen reicht auch diese Summe nicht aus. Auch bei den Landesstraßen ist dem Erhalt Vorrang vor dem weiteren Ausbau einzuräumen. Der weitere Ausbau hat streng nach volkswirtschaftlichen Kriterien zu erfolgen. Da beim ÖPNV ein Controlling den effizienten Mitteleinsatz gewährleistet, ist auch an die Straßenbauverwaltung dieser Maßstab anzulegen. Mittels Controlling ist nachzuweisen, dass in die sinnvollsten Maßnahmen investiert wird.	Umformulierung für den 1. Satz: "Das Land wird die Landesstraßen leistungsfähig erhalten und ggf. ausbauen, damit in allen Landesteilen ein gutes und umweltverträgliches Landesstraßennetz zur Verfügung steht - die Reihenfolge des Ausbaubedarf orientiert sich am volkswirtschaftlichen Nutzen aus den Nutzen-Kosten-Untersuchungen. Durch ein Controlling ist dies nachzuweisen. Hierüber wird dem Landtag alle 2 Jahre berichtet.
Finanzierung von Landesstraßen in kommunaler Sonderbaulast	Die Auflage eines besonderen Förderprogramms für den Bau von Landesstraßen durch Kommunen ist unnötig. Mit der Kofinanzierung der NBS Wendlingen-Ulm (einer Bundesaufgabe) durch das Land hat das Land doch aufgezeigt, dass finanzkräftige staatliche Einheiten auch Aufgaben finanzieren können, für die sie nicht zuständig sind. Entsprechend könnte man Zuschüsse seitens der Kommunen für den Bau von Landestraßen zulassen.	Streiche den gesamten Absatz
Modellprojekt Substanzorientierte Erhaltungsstrategie für Straßen und Brücken	Das Projekt findet die Zustimmung der Umweltverbände. Allerdings hätten wir erwartet, dass schon längst eine solche Substanzorientierte Erhaltungsstrategie für Straßen und Brücken existiert. Hier wird also nur ein bestehendes Versäumnis aufgearbeitet - dies ist aber nicht innovativ und sollte auch kein Modellprojekt bleiben, sondern Grundsatz der Straßenbauverwaltung sein (oder wenigstens werden).	

<b>1.1.4 Kreisstraßen</b>	Die Zuständigkeit der Stadt- und Landkreise für die Unterhaltung der Bundes- und Landesstraßen hat sich nicht bewährt, weil die Abgrenzung zu Erhaltungsmaßnahmen nicht eindeutig ist. Nach Kenntnis der Umweltverbände unterlassen viele Kreise notwendige Unterhaltungsmaßnahmen, um die dann nach einigen Jahren notwendige Erhaltung von Land/Bund finanzieren zu lassen.	
<b>1.1.6 Kategorisierung des Straßennetzes</b>		
Ziel	Die Neukategorisierung des Straßennetzes hätte eigentlich als Basisarbeit vor der Aufstellung des GVP erfolgen müssen. Auch hier zeigt sich wiederum die ungenügende Ausarbeitung des GVP.	
Neukategorisierung durch das Land	Bei der Neukategorisierung fehlt der Straßenrückbau, sofern durch parallel vorhandene Straßen der Bedarf entfallen ist. Im Übrigen liegt der Vorschlag des Bundes für eine Neuordnung des Straßennetzes dem UVM längst vor.	
Umsetzungsplanung	Mit der Definition von Bundesstraßen sind die Umweltverbände nicht einverstanden, sie widerspricht auch § 1 FernStrG. Die Verbindung von Metropolregionen, Ober- und Mittelzentren ist Aufgabe von Landesstraßen, nicht von Bundesfernstraßen.	
Weiteres Vorgehen		ergänze im zweiten Satz vor "einfließen": "sowie zu Straßenrückbauten"
<b>1.2 Verkehrsinformation und Verkehrsmanagement</b>		
<b>1.2.1 Verkehrsinformation</b>		
Modellprojekt Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg	Das Verkehrsaufkommen schwankt von Monat zu Monat. Wie wird sichergestellt, dass diese Schwankungen bei den Zahlungen berücksichtigt werden?	
<b>1.2.2 Verkehrsmanagement</b>		
Ziel	Zum Verkehrsmanagement gehört aus Sicht der Umweltverbände auch die Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung. Insofern wären auch diese Punkte in die Zielbeschreibung aufzunehmen. Gleichfalls vermissen die Umweltverbände Aussagen zu einem allgemeinen Tempolimit, das nach den Ergebnissen vieler Studien zu einem gleichmäßigerem und flüssigerem Verkehr beitragen könnte.	
Umsetzungsplanung	Bei der Umsetzungsplanung ist Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung als Aufgabenstellung mit einzubeziehen.	
<b>1.3 Straßenverkehrssicherheit</b>		
<b>1.3.1 Unfallvermeidung und Sicherheitsmanagement</b>		
Evaluation von Unfallhäufungsstellen	Die Umweltverbände hätten erwartet, dass dies schon Standard ist. Wie sieht das wissenschaftlich abgesicherte Verfahren konkret aus? Da insbesondere überhöhte Geschwindigkeit die Hauptursache für Unfälle ist, ist eine stärkere Überwachung der Geschwindigkeitsvorschriften erforderlich.	

	Zu prüfen ist aus diesen Gründen auch ein allgemeines Tempolimit.	
<b>1.3.2 Qualifikation von Fahrzeugführern</b>		
Hohes Niveau der Fahrerausbildung	Im Gegensatz zur Lokführer-Ausbildung und den dort geregelten regelmäßigen Leistungsfähigkeitsnachweisen sind die Vorschriften für LKW-Führer vergleichsweise unzureichend - gerade im Hinblick auf die mögliche hohe Gefährdung Dritter bei Unfällen. Deshalb schlagen wir eine Bundesratsinitiative des Landes vor zur Einführung regelmäßiger Schulungen für LKW-Fahrer. Es bedarf hierfür einer gesetzlichen Normierung mit Mindestanforderungen (ähnlich zum europäischen Lokführerschein) und darf sich nicht nur auf regelmäßige Gesundheitsüberprüfungen beschränken.	Ergänzungsvorschlag: Das Land wird sich auf Bundes- und europäischer Ebene für eine regelmäßige Schulung von LKW-Führern einsetzen.
<b>1.3.3 Verkehrserziehung</b>		
Umsetzung bewährter Konzepte	Neben der Umsetzung bewährter Konzepte sind insbesondere Schulungskonzepte für die Eltern notwendig (Stichwort Elterntaxi, Geschwindigkeitsüberschreitungen auf der Fahrt zum Kindergarten etc.). Der VCD hat u.a. mit dem "Laufbus" Alternativen zum Elterntaxi entwickelt, die stärker verbreitet werden könnten.	
<b>1.3.5 Verkehrsüberwachung</b>		
	Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Sicherstellung eines ausreichenden Versicherungsschutzes regen wir eine Bundesrats-Initiative zur Verkehrssicherheit an: Regelmäßige TÜV-Prüfung von Fahrzeugen an der Grenze, sofern kein Nachweis gleicher Sicherheit durch das Herkunftsland oder anderes EU-Land erbracht wird. In Deutschland stellt der TÜV sicher, dass Fahrzeuge betriebssicher sind. Nicht in allen Ländern gibt es vergleichbare Regelungen - dennoch können insbesondere LKW aus diesen Ländern ohne funktionierende Bremsen unbemerkt auf deutschen Autobahnen fahren. Nur durch Stichprobenkontrollen werden diese Fahrzeuge zufällig aus dem Verkehr gezogen. Zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr ist sicherzustellen, dass keine solch unsicheren Fahrzeuge auf den Straßen zum Einsatz kommen. Der Nachweis vergleichbarer Sicherheit wäre deshalb an der Grenze (ggf. EU-Außengrenze) zu prüfen.	
<b>1.4 Schutz der Umwelt im Straßenverkehr</b>		
<b>1.4.1 Schutz vor Straßenverkehrslärm</b>		
Lärmkartierung und Lärmaktionspläne	Lt. Umweltplan BW stellt Straßenverkehrslärm die Hauptlärmquelle dar und ist der Verursacher der der höchsten Lärmbelastung. Die Grenzwerte sind in weiten Teilen des Landes überschritten, die Lärmaktionspläne bieten mangels finanzieller Unterfütterung keinen hinreichenden Handlungsleitfaden für die Kommunen.	
Fahrzeugtechnischer Schallschutz	Lt. Umweltplan BW haben sich die Vorbeifahrpegel beim LKW in den letzten Jahren nicht signifikant geändert. Evtl. Neuentwicklungen der	

	letzten Jahre wirken sich erst langfristig (Ersatzbedarf) aus.	
Umsetzungsplanung	Die Umweltverbände beantragen, dass allen Gemeinden, die zu einem Lärmaktionsplan (über 60) oder einem Aktions- oder Luftreinhalteplan (ca 19) verpflichtet sind, die Möglichkeit zu eigenständigen verkehrlichen Regelungen auch auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen gegeben wird. Bislang verhindern die Landratsämter und Regierungspräsidien als Verkehrsbehörden regelmäßig die effektivsten, kostengünstigsten und schnellsten Möglichkeiten zu Lärmschutz und Schutz vor Luftverunreinigungen. Dies sind Geschwindigkeitsbegrenzungen und z.T. auch Durchfahrverbote für bestimmte Fahrzeuge wie LKW. Es ist nicht länger hinnehmbar, dass die Regierungspräsidien der Schnelligkeit des Durchgangsverkehrs mehr Gewicht beimessen als der Gesundheit der Menschen, die in diesen Orten leben.	
Lärmsanierung	Lärmsanierung ist nicht nur Aufgabe des Bundes, auch das Land hat für Landstraßen und NE-Bahnen die Verpflichtung zur Lärmsanierung.	Das Land wird entsprechende Landesmittel für Verkehrswege des Landes zur Verfügung stellen.
Ordnungsrechtliche Maßnahmen	Die Einschränkungen für das Ordnungsrecht sind zu streichen. Ordnungs- bzw. verkehrsrechtliche Maßnahmen in Verbindung mit Alternativen Verkehrsangeboten können durchaus funktionierende Lösungen ergeben. So ist ja auch das Modellprojekt "Gemeinsamer Verkehrsraum" zu 1.5.2 zu verstehen.	streiche "unter bestimmten Umständen", streiche letzten Satz vollständig
<b>1.4.2 Reduktion von Luftschadstoffen und Treibhausgasen</b>		
Neue Grenzwerte für die CO2-Emissionen von Neuwagen	Die genannten Grenzwerte überschreiten die im GVP 1995 unterstellten Reduktionsziele für 2010. Dies ist ein Beleg dafür, dass Selbstverpflichtungen der Industrie ohne flankierende Maßnahmen der Politik nicht funktionieren. Wären die Annahmen des GVP 1995 eingetroffen, wäre die Klima- und Schadstoffbilanz bedeutend besser als tatsächlich und würde weitergehende Maßnahmen in längeren als jetzt notwendigen Zeithorizonten ermöglichen. An dieser Stelle möchten wir darauf hinweisen, dass sich die Landesregierung hinsichtlich des EU-Vorschlags für leichte Nutzfahrzeuge auch wieder für Aufweichungen der Regelungen eingesetzt hat und damit letztendlich ihre eigenen Umweltschutzziele in Frage stellt.	
Entwicklung der CO2-Emissionen im Straßenverkehr	Die Tabelle zeigt eindrucksvoll, dass es nicht gelungen ist, CO2-Minderungen im Straßenverkehr umzusetzen. Hingegen ist dies beim Schienenverkehr durchaus gelungen - obwohl gerade dort vor 15 Jahren von der Wissenschaft aufgrund der längeren Produktzyklen eine geringere Innovationsfähigkeit und damit geringeres CO2-Minderungspotential unterstellt wurde. Diese Reduktion wurde dort trotz eines Verkehrszuwachses erzielt, der im Personenverkehr über	

	dem Verkehrszuwachs bei der Straße lag. Angesichts des deutlich geringeren spezifischen CO2-Ausstosse wirkt der Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel somit doppelt effektiv - ÖPNV ist schon klimafreundlich, weitere Verlagerungen auf den ÖPNV verbessern weiter die Klimabilanz.	
Potenzial zur Verbrauchsminderung	Das Potential zur Verbrauchsminderung wurde schon im alten GVP erkannt. Im GVP 1995 wurde für 2010 ein Verbrauch von 5 l/100 km unterstellt. Tatsächlich liegt der Wert heute immer noch deutlich höher. Dies liegt zumeist an der nicht erfolgten Gewichtsreduzierung. Tatsächlich wurden in der Vergangenheit Verbrauchsminderungspotenziale in mehr Leistung (Beschleunigung, Höchstgeschwindigkeit, mehr Gewicht), aber nicht in wirkliche Verbrauchsminderung umgesetzt. Auch hier liegt es letztendlich am Gesetzgeber, z.B. über die Verbrauchsbesteuerung, Anreize zur Verbrauchsminderung zu setzen, da der Markt alleine hier nicht ausreichend den Klimaschutz berücksichtigt.	
Alternative Energiequellen	Da Wasserstoff keine Energiequelle, sondern nur ein Energieträger ist, löst Wasserstoff oder die Brennstoffzelle nicht das Problem der Endlichkeit fossiler Energiequellen und die Abhängigkeit von politisch instabilen Lagerstätten. Die Ausführungen im GVP zu einer "Weg vom Öl"-Politik bzw. der Herausforderungen einer postfossilen Energieversorgung im Verkehr sind nicht ausreichend und blenden das Problem der Versorgungssicherheit über die Laufzeit des GVP aus. Wir vermissen generell fundierte Aussagen zur Ökobilanz von Biokraftstoffen. Immer mehr Studien stellen die Umweltfreundlichkeit von Biokraftstoffen in Frage. Die Landesregierung sollte sich im GVP mit dieser Problematik auseinandersetzen.	
Umsetzungsplanung	Wie bei Lärm: Die Umweltverbände beantragen, dass allen Gemeinden, die zu einem Lärmaktionsplan (über 60) oder einem Aktions- oder Luftreinhalteplan (ca 19) verpflichtet sind, die Möglichkeit zu eigenständigen verkehrlichen Regelungen auch auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen gegeben wird.	
Minderungsansätze	Nach dem Entwurf des GVP soll gerade der Umweltverbund Marktanteile (Modal Split) verlieren. Insofern ist die Frage zu stellen, ob die Förderung des Umweltverbundes tatsächlich im GVP gewollt ist oder nur Lippenbekenntnisse darstellen.	Formulierungsvorschlag für den ersten Satz: "Das Land hält neben einer konsequenten Verkehrsvermeidungs- und Verkehrsverlagerungsstrategie auf den Umweltverbunds aus ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr ein Bündel an Maßnahmen zur Erhöhung der Umweltverträglichkeit speziell für den motorisierten Straßenverkehr für erforderlich."

Hocheffiziente Antriebskonzepte	Es ist zwar schön, wenn das Land die Entwicklung hocheffizienter verbrauchsarmer Verbrennungsmotoren und innovativer Antriebskonzepte begrüßt. Aus unserer Sicht sollte aber auch die Umsetzung solcher Konzepte politisch (durch Festlegung von ambitionierten Grenzwerten etc.) unterstützt werden.	ergänze den letzten Satz: "und wird sich auf EU- und Bundesebene für ambitionierte Grenzwerte oder entsprechende steuerliche Regelungen einsetzen, damit solche Konzepte sich auch am Markt durchsetzen können."
Hochwirksame Abgasreinigungssysteme	Wir teilen die Ansicht des Landes hinsichtlich der Notwendigkeit von Anreizen zur Nachrüstung und sehen deshalb auch das Land in der Pflicht, solche Anreize auf Landesebene zu setzen.	ergänze den letzten Satz: "und wird selbst ein entsprechendes Förderprogramm des Landes auflegen".
Zukunftsoffensive Elektromobil	Auch hier haben wir wieder den Eindruck, dass Elektromobilität verengt nur auf den PKW-Bereich betrachtet wird. Ob tatsächlich ein ausreichendes Netz von Landestationen eine Grundvoraussetzung ist, ist z.B. gehörig zu hinterfragen. Da die Masse der Pendler ca. 40 Kilometer am Tag zurück legt, könnten E-PKW mit Reichweiten von ca. 100 km für die Mehrzahl der Nutzer über Nacht von der eigenen Stromversorgung aufgeladen werden. In anderen Ländern wird auch über Konzepte mit Wechsel-Akkus experimentiert. Von daher erscheint eine Vorfestlegung nicht zielführend. Hinsichtlich des sinnvollen Einsatzes der Elektromobilität wäre es aus unserer Sicht zweckdienlich, nicht bestehende Verhaltensmuster beim PKW 1:1 auf die E-Mobilität zu übertragen, sondern unter Berücksichtigung der Stärken und Schwächen der verschiedenen E-Mobilitätsangebote (u.a. ÖPNV, Pedelec, E-PKW) zu abgestimmten Mobilitätskonzepten zu gelangen. Generell verweisen wir auf unsere o.g. grundsätzlichen Ausführungen zur Elektromobilität.	Streiche: "Für Elektrofahrzeuge ist ein ausreichendes Netz von Ladestationen eine Grundvoraussetzung." Ergänze: Das Land wird sich unter Berücksichtigung der Stärken und Schwächen der verschiedenen E-Mobilitätsangebote (u.a. ÖPNV, Pedelec, E-PKW) für abgestimmte Mobilitätskonzepte einsetzen."
Modellprojekt Car-Sharing	Car-Sharing wird im gesamten GVP überhaupt nicht erwähnt. Aus Sicht der Umweltverbände stellt Car-Sharing eine innovative Art der individuellen Mobilität dar, die mindestens gleichwertig wie Elektromobilität gefördert werden sollte, da hiermit der Ressourcenaufwand im Vergleich zum MIV reduziert wird. Deshalb regen wir ebenso ein Modellprojekt Car-Sharing an, damit Car-Sharing-Stellplätze von den Kommunen auf öffentlichen Plätzen eingerichtet werden können. Außerdem regen wir dringend die Aufnahme eines eigenen Absatzes zu Car-Sharing an. Dies sollte sowohl unter Situation (Anzahl Städte in BW mit Car-Sharing-Autos, innovative Ansätze, z.B. Car-2-go, Entwicklung der Nutzer-Zahlen Car-Sharing von 1990 bis 2008) als auch Trends sowie geplante Maßnahmen des Landes benhalten.	Ergänze: Modellprojekt Car-Sharing: Für die Ausweisung und Beschilderung von Car-Sharing-Stellplätzen im öffentlichen Verkehrsraum sollen die erforderlichen straßenrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden.
<b>1.4.3 Schutz der Natur, des Bodens und der Gewässer</b>		
Ziel	Dieses Ziel stellt nur eine Selbstverständlichkeit auf Basis der bestehenden Gesetze dar. Dennoch gab und gibt es zwischen	

	<p>Naturschutzverbänden und Straßenbauverwaltung zumeist große Unterschiede in der Einschätzung der "Konsequenz" des Ergreifens aller erforderlichen Maßnahmen.</p> <p>Das genannte Ziel ist ein rein theoretisches. Beim Straßenbau wird der Schutz der Natur eben nicht konsequent verfolgt. Unnötige Straßen und deren Ausbauten, fehlende Rückbaumaßnahmen, nicht erfolgte Umsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nur ein Defizit. Zweifelhafte Verzicht auf Umweltverträglichkeitsprüfungen selbst bei Betroffenheit von Schutzgebieten, Ausweichen auf Bebauungsverfahren, Missachtung des Vermeidungsgebots, Missachtung des strengen Artenschutzes u.a.m sind an der Tagesordnung.</p>	
Umsetzungsplanung	<p>Die Umweltverbände fordern eine Erhebung (durch Berechnung) der noch existierenden „unzerschnittenen Räume“ ein, wie sie im Landesentwicklungsplan 2002 erhoben wurden, um nachzuweisen, dass die Verkehrspolitik das verbindliche Raumordnungsziel Nr. 5.1.2.1 (S. 37), wonach die unzerschnittenen Flächen über 100 km<sup>2</sup> Größer zu erhalten und zu verbessern sind, eingehalten und verbessert hat. Dieser Nachweis hat vor Fortschreibung des GVP zu erfolgen!</p>	
Vermeidungs- und Minimierungsgebot	<p>Im Rahmen der Neuklassifizierung der Straßen (s.o.) ergeben sich neue Möglichkeiten zur Reduzierung der Trennungswirkung durch den Straßenrückbau, die explizit im GVP benannt werden sollten.</p>	<p>Ergänze: "Im Rahmen der Neuklassifikation des Straßennetzes findet die Minderung der Trennungswirkung als Kriterium für den Straßenrückbau besondere Beachtung."</p>
Modellprojekt Minimierung der Zerschneidung von Wildtier-Lebensräumen	<p>Das Modellprojekt wird begrüßt, ist jedoch nicht neu, sondern ja wie schon beschrieben, Teil des Konjunkturpaketes.</p> <p>Das Modellprojekt zur Minimierung der Zerschneidung von Wildtier-Lebensräumen betrachtet nur den Status Quo und ist nicht zukunftsorientiert. Die tatsächlichen Anforderungen im Hinblick auf die Vernetzung von Wildtier-Lebensräumen haben wir bereits oben zum allgemeinen Teil des GVP beschrieben,.</p>	
Beachtung von Wasserschutzgebieten	<p>Dass die Beachtung von Wasserschutzgebieten nur nach Kassenlage erfolgen soll, ist angesichts der Bedeutsamkeit des Erhalts der Wasserressourcen nicht nachvollziehbar. Das Land sollte einen Umsetzungsplan aufstellen und hierfür vorrangig Mittel, die für den Straßenneubau vorgesehen sind, für ein Sonderprogramm "Gewässerschutz" verwenden.</p>	<p>Umformulierung des zweiten Satzes: "Bei bestehenden Straßen in diesen Gebieten, die noch nicht vollumfänglich den erforderlichen baulichen Schutz aufweisen, wird das Land diese im Rahmen eines Sonderprogrammes vorrangig dort nachrüsten, wo die Ableitung des Straßenoberflächenwassers zu einer unmittelbaren Beeinträchtigung eines zu schützenden Gewässers führen würde.</p>
<b>1.4.4 Reduzierung der Flächeninanspruchnahme im Straßenbau</b>		
Ziel	An der Stelle fehlt der Hinweis auf Straßenrückbau im Zusammenhang	Ergänze: "sowie im Rahmen von Neubauten der

	mit Neubauten. Großräumig erhaltene, nicht von Verkehrswegen zerschnittene Räume sollten verbindlich geschützt werden.	Rückbau bestehender Straßen angestrebt werden."
Umsetzungsplanung	Der Rückbau nicht mehr benötigter Straßen wird im Grundsatz sehr begrüßt, er darf aber nicht von der Haushaltslage abhängig gemacht werden. Der sparsame Umgang mit Fläche ist gesetzlich verankert, damit auch die Pflicht des Landes als Straßenbaulastträger, unnötige Straßen zurückzubauen. Die Umweltverbände fordern nochmals einen Maßnahmenplan zu Abstufung bis hin zum Rückbau von Straßen und dessen vorrangige Umsetzung aus dem Finanzmitteln für Straßenbau vor jeglichem Neu- und Ausbau.	
Restriktiver Neubau	Auf welcher Grundlage erfolgte bislang der Straßenbau?	
Flächenrekultivierung	Für die Flächenrekultivierung sollten keine zusätzlichen Haushaltsmittel verwendet werden, sondern vielmehr sollten die Kosten hierfür Teil der Baumaßnahme sein.	Umformulierung: "Straßenflächen, die durch einen Neubau ihre Verkehrsbedeutung verloren haben und für die keine Nachnutzung (z. B. als Radweg) vorgesehen ist, sollen konsequent zurückgebaut und rekultiviert bzw. renaturiert werden. Die hierfür anfallenden Kosten sind in die Kostenkalkulation des Straßenneubaus einzubeziehen."
<b>1.5 Nichtmotorisierter Verkehr</b>		
<b>1.5.1 Radverkehr</b>		
Ziel	Im Rahmen des Runden Tisches Radverkehr wollte das Land "Fahrradland Nr 1" werden. Insofern hätten wir erwartet, dass dieses Ziel dann auch im GVP seinen Niederschlag findet.	Ergänze: "Baden-Württemberg soll bis 2025 Fahrradland Nr. 1 in Deutschland werden, der Radverkehrsanteil soll gegenüber 2010 verdoppelt werden."
Potenzial	Hier fehlt eine Beschreibung des Anteils des Radverkehrs an den zurückgelegten Wegen. Unter Berücksichtigung von 31% Modal Split für den Fußgänger- und Radverkehr und rund 25% Fußverkehr (Seite 80) ergeben sich rund 6-7% Radverkehrsanteil für BW. Dies sollte in Relation zu typischen Radfahrstädten (Karlsruhe, Heidelberg, Münster) gesetzt werden und das Potenzial (vgl. Fußgängerverkehr) beschrieben werden.	
Landesradverkehrsnetz	Neben den touristischen Radfernwegen "des Landes" gibt es eine Vielzahl weiterer, häufig sogar bekannterer ausgeschilderter Radfernwege, z.B. den Enztal-Radweg, Nagoldtal-Radweg, etc. Angesichts der Vielzahl unterschiedlicher Radwege und deren unterschiedlicher Verantwortungen, wäre eine Neuklassifizierung der Radwege ähnlich der beabsichtigten Neuklassifizierung der Straßen wohl ebenso angebracht. Bei der Ausgestaltung ist neben der Qualität der Radwege insbesondere auf eine einheitliche Beschilderung zu	Das Land wird mit den Land- und Stadtkreisen sowie TourismusUmweltverbänden eine Überarbeitung/Neuklassifizierung der touristischen Landesradwege vornehmen.

	achten.	
Förderung von Radverkehrsanlagen	Damit eine Förderung über das Landes-GVFG funktionieren kann, ist sicherzustellen, dass für Radverkehrsanlagen keine Bagatellgrenzen etc. eingeführt werden oder diese entsprechend niedrig angesetzt werden.	
Elektromobilität	Pedelecs und E-Bikes stellen andere (höhere) Anforderungen sowohl an die Qualität der Radwege als auch der Abstellanlagen (Gewicht, Sicherheit). Dies muss entsprechend berücksichtigt werden und sollte deshalb auch im GVP benannt werden.	Ergänze: "Hierzu gehört insbesondere die Anforderungen an Radverkehrsanlagen sowie Abstellanlagen für Pedelecs bzw. E-Bikes (Gewicht, Sicherheit)".
<b>1.5.2 Fußgänger</b>		
Ziel	Das Ziel wird von uns geteilt. Angesichts der Prognosen des GVP soll aber gerade ein Rückgang eintreten. Wie das Ziel somit erreicht werden soll, ist nicht ersichtlich. Den geringen Stellenwert des Fußgänger und Radverkehrs im GVP zeigt sich ja schon im Umfang des Kapitels: Auf knapp 2 (Fußgänger) bzw. gut 3 (Radverkehr) Seiten werden die Themen beschrieben, während dem motorisierten Straßenverkehr rund 44 Seiten eingeräumt werden. Wir verweisen auf unsere o.g. Forderung nach einem eigenständigen Fachkonzept für den nichtmotorisierten Verkehr.	
Umsetzungsplanung	Wir vermissen hier einen Hinweis auf die in den meisten Städten notwendige bessere städtebauliche Integration von Hauptverkehrsstraßen. Auch ein Rückbau von Hauptverkehrsstraßen zur Verbesserung der Bedingungen für den nichtmotorisierten Verkehr sowie der Verbesserung der Aufenthaltsqualität und dem Schutz der Anwohner sind hier als zusätzlicher Handlungsbedarf aufzuführen. Beschrieben werden sollte auch, wie das Land die Kommunen in diesem Sinne unterstützen will.	
Belange älterer Menschen	Der Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen bedeutet einerseits zusätzliche Aufstellflächen in Fahrbahnmitte sowie die Verlängerungen der Grünphasen für Fußgänger. Gleichzeitig senkt dies die Leistungsfähigkeit der Kreuzung für den MIV. Bislang wurden in solchen Fällen zumeist für den MIV und zulasten der Fußgänger entschieden. Zukünftig muss den Belangen der Fußgänger bei solchen Entscheidungen ein höheres Gewicht beigemessen werden.	
Modellprojekt Fußgänger- und seniorengerechte Kommune	Aus der Formulierung sowohl der Überschrift als auch des weiteren Textes kann abgeleitet werden, dass tatsächlich nur in einer Kommune dies modellhaft getestet werden soll. Aus unserer Sicht sollten mehrere Kommunen im Vergleich sich an einem solchen Modell beteiligen, da häufig nicht alle Ansätze sich gleich gut in allen Kommunen umsetzen lassen. Negative Ergebnisse für bestimmte Maßnahmen bei nur einer Modellkommune wären somit zwar nicht repräsentativ, würden	Ersetze "Kommune" durch "Kommunen", ersetze "einer Gemeinde" durch "mehrerer Gemeinden"

	möglicherweise aber dann später nicht weiterverfolgt werden.	
Kriminalprävention	Insbesondere Fußgängerunterführungen sollten hinsichtlich des weiteren Bedarfs überprüft werden und möglichst durch oberirdische Querungen ersetzt werden (erfolgreiche Beispiele z.B. in Karlsruhe). Angesichts der demografischen Entwicklung ist die Vermeidung von Treppen ebenfalls ein Beitrag zur Förderung des Zu-Fuss-Gehens.	Ergänze: Bestehende, insbesondere enge, schlecht einsehbare und ungenügend beleuchtete Unterführungen sollten auf ihre weitere Notwendigkeit zugunsten oberirdischer Quermöglichkeiten überprüft werden. Im Rahmen des GVFG wird das Land einen Fördertatbestand zur Aufhebung solcher Unterführungen einrichten.
Modellprojekt gemeinsamer Verkehrsraum	Die Erkenntnisse sollten unseres Erachtens. nicht nur zur Prüfung weiterer Vorhaben diesen, sondern sollten vielmehr für eine generelle Umsetzungsplanung herangezogen werden.	Umformulierung letzter Satz: "Die Erkenntnisse sollen dazu dienen, einen Umgestaltungsleitfaden für "Gemeinsame Verkehrsräume" aufzustellen.
<b>2. Öffentlicher Personenverkehr</b>		
Fernverkehr	Da unter Nahverkehr die Anzahl der täglichen Fahrgäste aufgeführt wird, sollte zu Vergleichszwecken auch hier die Zahl der Fahrgäste im SPFV aufgeführt werden.	
Verkehrswelt morgen	Alle Aus- und Neubaumaßnahmen für den ÖPV sind nur akzeptabel bei gleichzeitigem Rückbau oder der Entschleunigung parallel verlaufender Straßen.	
Öffentlicher Personenverkehr im Umweltverbund	Da in der Überschrift der Umweltverbund genannt wird, sollten die Gründe für eine sinnvolle Arbeitsteilung genannt werden - u.a. der geringe Energie-, CO <sub>2</sub> -, Flächenverbrauch. In diesem Zusammenhang ist zu hinterfragen, ob angesichts der o.g. Vorteile tatsächlich eine hinreichend sinnvolle Arbeitsteilung stattfindet oder ob nicht der ÖPNV aufgrund der genannten Vorteile nicht noch größere Anteile der Verkehrsleistung übernehmen müsste.	Änderungsvorschlag für den letzten Satz: "Angesichts der Umweltvorteile des Öffentlichen Personenverkehr im Vergleich zum Individualverkehr ist ein weiterer Zuwachs des Modal-Split beim ÖV nicht nur sinnvoll, sondern notwendig."
Neu- und Ausbauten im Schienennetz	Angesichts der massiven Unterfinanzierung des BVWP bei gleichzeitiger Kostensteigerung der in Bau befindlichen bzw. geplanten Maßnahmen ist eine Fertigstellung der im GVP unterstellten Maßnahmen bis 2025 unrealistisch. Ebenso wenig sind die Elektrifizierungsmaßnahmen - obwohl sinnvoll - finanziell abgesichert. Inwiefern durch diese Maßnahmen dann dem SPNV eine leistungsfähige Infrastruktur zur Verfügung steht, ist unklar.	
Attraktive Fernverkehrslinien	Da SPFV-Verbindungen eigenwirtschaftlich erbracht werden, ist der Einfluss des Landes auf die Ausgestaltung nicht ersichtlich bzw. waren Interventionen des Landes schon in der Vergangenheit erfolglos. Forderungen nach der Einbindung in das System der Auto- und Nachtreisezüge sind somit relativ erfolglos. Anstelle von Anschlüssen sollten jedoch Direktverbindungen gefordert werden.	Änderungsvorschlag: Ersetze "Fernverkehrsanschlüsse" durch "Fernverkehrsverbindungen"
Weiterentwicklung des Integralen	Diese Aufweichung der bisherigen ITF-Kriterien kann nicht akzeptiert	Änderungsvorschlag: "Der Integrale Taktfahrplan

Taktfahrplans	werden. Schon durch die Sparbeschlüsse des Jahres 2007 wurden auf vielen Strecken im Land die selbst gesteckten Mindestanforderungen nicht mehr erfüllt. Zugunsten einer Merkbarkeit des Fahrplanangebotes sind verlässliche Grundtakte unerlässlich.	(3-Löwen-Takt) wird weiter flächendeckend mit leicht merkbaren Takten ausgebaut. Auf Strecken hoher Nachfrage wird das Grundangebot des ITF bedarfsgerecht ausgeweitet."
Ausschreibungen im SPNV	Ausschreibungen im SPNV sollen grundsätzlich vorgenommen werden, Gründe für Ausnahmen bestehen keine. Insbesondere könnte man hier herauslesen, dass bei einer Vergabe ohne Wettbewerb auch den Anforderungen an Qualität und Quantität nicht nachgekommen zu werden braucht.	Streiche "in der Regel"
Abbau von Nutzungsbarrieren	Neben eines einheitlichen Fahrscheins ist auch ein einheitlicher Tarif für ganz Baden-Württemberg wichtig. Außerdem profitieren tatsächlich von Vereinfachungen in der Verbundstruktur alle Beteiligten, insofern kann die Einschränkung "können" entfallen.	Neuformulierung des Absatzes: "Die flächendeckende Einführung eines einheitlichen Fahrscheins, eines einheitlichen Tarifes (Baden-Württemberg-Tarif), des elektronischen Fahrgeldmanagements und eine Angleichung der Beförderungsbedingungen vereinfachen die Nutzung des Öffentlichen Personenverkehrs, insbesondere im verbundübergreifenden Verkehr. Von Verbesserungen in der Verbundstruktur profitieren Fahrgäste, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger."
<b>2.1 Fernverkehr</b>		
<b>2.1.1 Einbindung in das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsnetz</b>		
Verbindungen in die Schweiz	Die Fernverkehrsverbindungen in die Schweiz stellen bundesweit die am stärksten nachgefragten SPNV-Verbindungen mit dem Ausland dar. Dies liegt insbesondere an der Affinität der Schweizer zum öffentlichen Verkehr. Ein weiterer Ausbau dieser Verbindungen ist auch im Interesse der Schweiz und würde den Anteil des SPNV am Gesamtverkehr auf diesen Verbindungen noch weiter stärken. Tatsächlich fahren stündlich ICE-Züge in die Schweiz via Basel (nicht nur 2-stündlich, durch das Rheintal geht der Haupt-Verkehrstrom, die Gäubahn spielt nur eine untergeordnete Rolle). Dies sollte auch im Text deutlich zum Ausdruck kommen. Durch die Versäumnisse auf deutscher Seite, insbesondere des Nicht-Ausbaus der Rheintalbahn sowie des Nicht-Ausbaus der Gäubahn (für die Landesregierung hatte die Durchsetzung von S21 stets bedeuten höhere Priorität als der Einsatz für Rheintal- oder Gäubahn) haben sich jedoch schon die Verbindungen verschlechtert (Gäubahn: Wegfall ICE) oder können sich absehbar verschlechtern (Verlangsamung ICE im Rheintal zugunsten höherer Güterzugdichte). Die falsche Einschätzung des Aufkommens (Gäubahn vor Rheintal) durch die Landesregierung erklärt dann	Neuformulierung: "Die Fernverkehrsverbindungen in die Schweiz stellen bundesweit die stärksten Verflechtungen per Bahn mit dem Ausland dar. Stündlich fahren ICE- oder IC-Züge im Rheintal zwischen Mannheim über Karlsruhe und Freiburg weiter in die Schweiz bis Zürich, Interlaken oder Bern. Außerdem sind Stuttgart und Zürich durch Fernverkehrszüge im Zweistundentakt miteinander verbunden."

	möglicherweise auch den mangelnden Einsatz für die Rheintalbahn.	
Verbesserungen im internationalen Fernverkehr	Die Realisierung des Ausbaus der Rheintalbahn sowie Stuttgart -Ulm bis 2025 ist unrealistisch. Für Stuttgart - Ulm gibt es keinen vordringlichen Bedarf, der Knoten Stuttgart ist nicht überlastet, mit S21 werden neue Engpässe geschaffen und bestehende (Geislinger Steige) nicht behoben.	
<b>2.1.2 Nationales Fernverkehrsangebot</b>		
Ziel	Wie dieses Ziel erreicht werden soll, wird im weiteren Verlauf nicht erläutert (insbes. bzgl. Nacht- und Autoreisezüge)	
Touristikverkehr		Ergänze: ", aber auch für Urlauber aus Baden-Württemberg in die Urlaubsregionen Nordsee- bzw. Ostsee (Sylt, Rügen, Usedom)
Nacht- und Autoreisezüge	Nicht die Nachtzüge wurden auf Schnellfahrstrecken verlagert, sondern der Tagesrandverkehr auf den HGV-Strecken ist mit ein Grund für den Wegfall der Nachtzüge (neben dem Hauptgrund "Billigflieger")	
Neuordnung des Fernverkehrs	Die Neuordnung des SPFV ist nicht erst mit der Fertigstellung der genannten Strecken (deren Fertigstellung weit jenseits von 2025 erfolgen wird!) vorzunehmen, sondern schon mit der Inbetriebnahme der NBS über den Thüringer Wald (2017?) ändern sich z.B. die Fahrzeiten nach Berlin - in Verbindung mit von der DB geplanten Sprinterzügen München - Nürnberg - Berlin ist die Fahrt von Stuttgart nach Berlin über Nürnberg 30 Minuten schneller als heute über Braunschweig. Dies erfordert eine Neuordnung und Aufwertung der Verbindung nach Nürnberg. Aus Sicht der Umweltverbände ist auch eine Beschleunigung dieser Verbindung notwendig. Grundsätzlich sollte die Neuordnung der Linien sich nach einer bundesweiten Grundkonzeption ausrichten - hierzu gibt es den Vorschlag "Deutschland-Takt", der einen durchgängigen Taktverkehr im SPFV mit Anbindung der Oberzentren (und ggf. Mittelzentren) vorsieht.	Änderungsvorschlag: "Das Land setzt sich für die Umsetzung des 'Deutschland-Taktes' ein, damit alle Oberzentren und ggf. Mittelzentren im Taktverkehr im SPNV bedient werden. Mit der Fertigstellung der NBS durch den Thüringer Wald sowie weiterer Neubaustrecken in Baden-Württemberg ist der Fernverkehr neu zu ordnen. Das Land legt dabei Wert auf die Einrichtung möglichst vieler Taktknoten des FV im Rahmen eines ITF.
Verkürzung von Reisezeiten im Fernverkehr	Die angegebenen Fahrzeiten von Mannheim nach Ulm von 1:07 zeigt gerade die Inkompatibilität von S21 / Stuttgart-Ulm mit einem Integralen Taktfahrplan auf. Zur Verzahnung des SPFV mit dem SPNV im Rahmen eines ITF müsste die Fahrzeit 58 Minuten betragen (oder 88 Minuten). Mit 67 Minuten werden Anschlüsse gerade knapp verpasst bzw. entstehen unnötig lange Wartezeiten auf den Anschlusszug, so dass sich die Reisezeitverkürzung durch Stuttgart-Ulm bezogen auf die gesamte Reisekette relativiert und in vielen Fällen gar nicht weitergegeben werden kann. Alternativ würde ein 0/30-Knoten in Stuttgart zwar einen optimalen 30/0-Knoten in Ulm ermöglichen, aber dann die Anschlüsse in Mannheim verpassen. Ob ein ICE-Halt am Flughafen aufgrund der Fahrzeitverlängerung vernünftig in den SPFV-	

	Takt eingebunden werden kann, ist ebenso fraglich.	
Neue Fernverkehrslinien	Mit der Forderung von Zürich - Berlin über Stuttgart -Nürnberg ist die Neigetechnik auf der Strecke nach Zürich in Frage gestellt (und damit die Fahrzeitverkürzung nach Zürich), da es keine entsprechenden Fahrzeuge gibt. Unklar ist der Fortbestand der bisherigen Verbindung Karlsruhe - Pforzheim - Nürnberg und die Forderungen des Landes hierzu (oder wird seitens des Landes eine Aufgabe des FV über Pforzheim akzeptiert?). Mit Inbetriebnahme der NBS durch den Thüringer Wald und dem geplanten Einsatz von ICE-Sprinter-Verbindungen Berlin - nonstop - Nürnberg - München mit einer Fahrzeit von Berlin - Nürnberg von ca. 2,5 Stunden verkürzt sich auch die Fahrzeit Berlin - Stuttgart auf nur noch ca. 5 Stunden (-30 Minuten im Vergleich zur Fahrt über Braunschweig). Der Strecke Stuttgart - Nürnberg wird damit auch für den SPFV wichtiger als heute, die Fahrzeit müsste verkürzt werden. Diesbezügliche Bemühungen der Landesregierung sind aber derzeit nicht zu erkennen.	Änderung: Das Land fordert zur Optimierung des Fernverkehrsnetzes neue durchgehende Linien, etwa von Zürich über Singen und Stuttgart nach Würzburg sowie einen Ausbau des SPFV-Angebotes zwischen Stuttgart und Nürnberg auf einen Stundentakt (im Hinblick auf die Fahrzeitverkürzungen durch die Neubaustrecke in Richtung Erfurt - Berlin). Es wird dazu das Gespräch mit möglichen Betreibern suchen.
Bessere Erschließung von Tourismusregionen	Für die Flügelung sind nicht nur entsprechende Fahrzeuge, sondern auch entsprechende Bahninfrastrukturen notwendig, d.h. insbesondere müssen die Bahnsteige der Bahnhöfe der Tourismusregionen auch "fernverkehrstauglich" sein. Dies gilt insbesondere für die Bahnsteighöhen und den barrierefreien Zugang. So wäre z.B. eine Flügelung einzelner ICE-Züge in Offenburg denkbar, so dass ein Zugteil weiter Richtung Basel fährt, der zweite Zugteil dann nach Konstanz. Damit könnten die Fahrzeitverkürzungen zwischen Köln und Frankfurt durch Nutzung der SFS auch auf den touristischen Verkehr weitergegeben werden - heute nutzt der direkte IC die Rheinstrecke und ist entsprechend eine Stunde länger unterwegs. Neben der Erschließung von Tourismusregionen in Baden-Württemberg sollten auch für Einwohner Baden-Württembergs verbesserte Verbindungen in Urlaubsgebiete angeboten werden. So z.B. zu den Nord- und Ostseeinseln. Für Fahrten in die neuen Bundesländer sollten statt Umsteigeverbindungen wieder Direktverbindungen eingerichtet werden.	Ersetze letzten Satz durch: "Dies könnte bei entsprechendem Fahrzeugmaterial sowie entsprechend ausgebauten Bahnhöfen (Bahnsteighöhen) auch durch Flügelung bestehender Linien geschehen (z.B. ICE-Flügelung in Offenburg zum Bodensee/Richtung Schweiz). Für die Verbesserung des touristischen Verkehrs aus Baden-Württemberg Richtung Nord- und Ostsee werden Direktverbindungen aus Baden-Württemberg zumindest in der Urlaubszeit zu den Nordsee- und Ostseebädern (Westerland/Sylt, Bergen auf Rügen, ggf. Usedom) gefordert. Grundsätzlich sollten auch die neuen Bundesländern mittels Tages-Direktverbindungen von Baden-Württemberg aus erreichbar sein.
Anbindung des Ländlichen Raums	Durch die Umsetzung des 'Deutschland-Taktes' in Verbindung mit einem ITF für den SPNV und straßengebundenen ÖPNV ergeben sich automatisch gute Abstimmungen mit dem Fernverkehr. Entscheidend ist dabei die Bildung von ITF-Knotenbahnhöfen für den Fernverkehr.	Änderungsvorschlag: "Mit der Umsetzung des Deutschlandtaktes in Verbindung mit einem integralen Taktfahrplan im SPNV sowie im straßengebundenen ÖPNV wird auch im Ländlichen Raum die Attraktivität des Öffentlichen Nahverkehr weiter gestärkt.
Mehr Autoreisezüge	Autoreisezügen spielten schon in der Vergangenheit eine völlig untergeordnete Rolle bei der Verkehrsnachfrage im SPFV. Die	Streiche gesamten Absatz

	Einstellung der Angebote war seitens des Betreibers betriebswirtschaftlich motiviert. Auch aus ökologischen Gründen kann die Mitnahme eines PKW im Zug nicht unterstützt werden, werden doch damit pro Person mehrere Tonnen zusätzliche Nutzlast transportiert. Ein Mietwagen am Urlaubsort ist damit wesentlich ökonomischer und ökologischer als die Mitnahme des PKW im Autoreisezug. Hinsichtlich der fehlenden Direktverbindungen in die Urlaubsgebiete Nord- bzw. Ostsee s.o.	
Mehr Nachtzüge	Während in der Zusammenfassung bessere Nachtzug- und Autoreisezugverbindungen gefordert werden, fehlen bei den Detail-Ausführungen die Nachtzugverbindungen. Deshalb sollte ein neuer Passus aufgenommen werden. Zwar gibt es im Rheintal eine attraktive Palette von Nachtzugverbindungen, doch Stuttgart wird nicht mehr bedient. Ein Grund dürften die Frühverbindungen per Flugzeug vom Flughafen Stuttgart zu vielen Zielen sein. Mit dem geplanten neuen Flughafenbahnhof wird der Flugverkehr weiter an Attraktivität gegenüber den Nachtzugverbindungen gewinnen. Dennoch wären Nachtzugverbindungen zu (europäischen) Zielen, die im Tagesverkehr nur mit Umsteigeverbindungen zu erreichen sind, sinnvoll, z.B. Sylt/Rügen, Genua/Mailand/Venedig, Südfrankreich, Brüssel, Wien, Budapest. Für den Fortbestand bzw. Ausbau des Nachtzugverkehrs ist auch die Harmonisierung der Besteuerung des Flugverkehrs im Vergleich zum Nachtzugverkehr von Bedeutung.	Das Land setzt sich für den Erhalt des bestehenden Nachtzugsystems ein und sieht weiteren Ausbaubedarf für Verbindungen ab Stuttgart. Mögliche Ziele wären Sylt/Rügen, Wien/Budapest, Mailand/Genua/Venedig sowie Brüssel. Das Land wird sich für eine Harmonisierung der Besteuerung des Nachtzugverkehrs im Vergleich zum Flugverkehr einsetzen.
Weiterer Ausbau der Infrastruktur für den SPFV	Mit diesem neuen Absatz soll auf die Notwendigkeit des weiteren Ausbaus der Infrastruktur für den SPFV aufmerksam gemacht werden. Der Ausbau der Strecke Richtung Nürnberg ist aufgrund der Fahrzeitgewinne durch die Strecke durch den Thüringer Wald angebracht.	Das Land wird sich für den Ausbau der Bahnstrecken Richtung Nürnberg einsetzen, um Fahrzeitverkürzungen im SPFV in der Relation nach Nürnberg zu erzielen.
<b>2.2 Schienenpersonennahverkehr</b>		
<b>2.2.1 Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs</b>		
Ziel	Hier fehlt explizit der Integrale Taktfahrplan - der Erfolg des SPNV in den vergangenen Jahren beruht maßgeblich auf dem vertakteten, aufeinander abgestimmten SPNV-Angebot im Rahmen des 3-Löwen-Taktes (ITF)	Neuformulierung: Der Schienenpersonennahverkehr soll auch zukünftig das Rückgrat einer leistungsfähigen, attraktiven und umweltverträglichen Nahverkehrsbedienung im Land bilden und ein attraktives Angebot im Rahmen eines landesweiten Integralen Taktfahrplanes (3-Löwen-Takt) bereitstellen.
Umweltverträglichkeit	Hier sollte nicht nur verbal die Umweltvorteile beschrieben werden, sondern mittels einer Vergleichstabelle die spezifischen Emissionen im SPNV im Vergleich zum PKW dargestellt werden.	Ergänze Tabelle "Spezifische CO2-Emissionen pro km (SPNV versus PKW)"

Verbesserungen durch das Bahnprojekt Stuttgart - Ulm	Wie die S-Bahn Stuttgart durch S21 profitieren soll, ist nicht belegt. Der geplante Halt Mittnachtstraße führt zu Fahrzeitverlängerungen, ohne dass sich Umsteigevorgänge verkürzen (bei pünktlicher S-Bahn heute ergeben sich im Vergleich zum Umstieg zukünftig an der Mittnachtstraße keine Reisezeitverkürzungen für Eck-Umstiege), durch die Ausdünnung des S-Bahn-Angebotes auf den Fildern lässt sich auch keine Verbesserung für die S-Bahn durch S21 ableiten. Die Angebotssteigerung kommt nicht durch S21 zustande, sondern S21 erfordert die Bestellung zusätzlicher Zugverbindungen zur Herstellung der Anschlüsse, die nur bei einem 30-Minuten-Takt im Regionalverkehr gewährt sind. Wie diese Mehrbestellung bei gleichzeitig höheren Kosten für Trassen und Stationen und zu erwartender Kürzungen der Regionalisierungsmittel durch den Bund finanziert werden sollen, bleibt ein Geheimnis des Landes. Wir gehen davon aus, dass im Zweifel das Land zusätzliche Haushaltsmittel für die Bestellung der notwendigen Zugleistungen nach Realisierung von S21 aufwendet, da dieses 'Zukunftsprojekt' ja von der Landesregierung gewollt ist.	Streiche "Auch die S-Bahn Stuttgart wird vom Projekt Stuttgart 21 profitieren".
Weitere Projekte im Land	Hier sollte auch die Bodensee-S-Bahn aufgeführt werden, da hier ein grenzüberschreitender Verdichtungsraum betroffen ist und konkrete Vorschläge vorliegen.	Ergänze: "sowie die Bodensee-S-Bahn"
<b>2.2.2 Integraler Taktfahrplan</b>		
ITF-Kriterien	Seit den Fahrplankürzungen des Jahres 2007 treffen die ITF-Kriterien nur noch auf wenigen Strecken uneingeschränkt zu. Insbesondere die Bedienung morgens am Wochenende entspricht auf vielen Strecken nicht mehr den gültigen ITF-Kriterien.	
Leistungsfähiges Basissystem	Zur Konkretisierung soll der Beginn der morgendlichen sonntäglichen Betriebszeit auch definiert werden. Angesichts der Änderung der Einkaufsgewohnheiten und der Verlängerung der Öffnungszeiten im Einzelhandel ist die Basisverkehrszeit am Samstag auszudehnen. Der Vorschlag 16 Uhr soll hier als Kompromiss zwischen einer Maximalforderung von 21 h (Rückkehrmöglichkeit für Verkaufspersonal) und dem Status-Quo gesehen werden. Aus Sicht der Umweltverbände ist über die gesamte Woche ein Stundentakt als Grundtakt vorzusehen. Werktags wegen verlängerter Öffnungszeiten und am Wochenende für den Ausflugsverkehr. Dieser Grundtakt ist bei entsprechender Nachfrage auf 30 Minuten zu verdichten.	Neuformulierung 1. Satz: Im ITF ist grundsätzlich ein Stundentakt von 6 Uhr bis 21 Uhr vorgesehen. Allerdings ist für das Basisangebot samstags ab 16 Uhr sowie an Sonntagen ganztägig nur ein Zweistundentakt vorgesehen.
Prognose der Fahrgastzahlen im SPNV	Angesichts der dynamischen Entwicklung der Jahre 1995 bis 2010 ist eine "Fast-Stagnation" der Nachfrage bis 2025 nicht plausibel und nur den getroffenen Annahmen geschuldet - welche einen Bruch zur Entwicklung der Vergangenheit unterstellen, diesen aber nicht	

	begründen können. Dies gibt Anlass, die Prognosen in Frage zu stellen. Bei einer unterstellten stärkeren Zunahme der Nachfrage ergibt sich ein Handlungsbedarf, der von der Politik überhaupt nicht in Betracht gezogen wird.	
<b>2.2.3 Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr</b>		
Situation	Die Darstellung der Situation ist nur bedingt zutreffend. Tatsächlich sind zwar neben der DB noch weitere SPNV-Unternehmen im Markt tätig, doch rein private Unternehmen haben in Baden-Württemberg noch keine Ausschreibung gewonnen. Der große Marktanteil beruht zumeist auf der Vergabe der Stadtbahnleistungen im Raum Karlsruhe/Heilbronn, wobei hier die DB teilweise auch beteiligt ist. Problematisch ist im Rückblick insbesondere, dass die meisten Vergaben nur relativ einnahmeschwache Verkehre betreffen, dass die umsatzstarken RE-Linien (mit Ausnahme der Schwarzwaldbahn und dies war zur Integration der weggefallenen IR-Leistungen notwendig) überhaupt nicht ausgeschrieben worden sind, so dass in der Vergangenheit durch Ausschreibungen teilweise sogar höhere Kosten als zuvor angefallen waren. Außerdem wurde die geplanten Ausschreibungen nicht in vollem Umfang durchgeführt, so dass auch ein Vollzugsdefizit besteht. Zukünftige Ausschreibungen müssen deshalb im Interesse des Landes und nicht im Interesse der DB gestaltet werden.	
Im Wettbewerb vergebene Leistungen	Es sollte angegeben werden, wie viel Prozent auf diese Leistungen entfällt, damit werden die oben angeführten 28% entsprechend gerade gerückt.	Neuformulierung: "Zu den im Wettbewerb vergebenen Verkehren gehören u.a. die erste Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar, die Schwarzwaldbahn Offenburg-Konstanz, die Kulturbahn Tübingen-Nagold-Pforzheim sowie der Ringzug Schwarzwald-Baar-Heuberg. Damit wurden von 1996 bis 2010 x% der gesamten Leistungen im Wettbewerb vergeben."
Fahrzeugbeschaffung	Bei der Umsetzungsplanung hinsichtlich der Ausschreibungen ist aus unserer Sicht besonderes Augenmerk auf die Fahrzeugbeschaffung zu legen. Die Laufzeit von Verkehrsverträgen ist in der Regel kürzer als die Fahrzeugnutzungsdauer. Insofern hat der Betreiber ein Wiedereinsatzrisiko einzuplanen. Die Kosten der Fahrzeugbeschaffung stellen einen wesentlichen Teil der Gesamtkosten bei den Verkehrsleistungen dar. Angesichts der Finanzkrise erheben die kreditgebenden Banken Risikoaufschläge, die letztendlich vom Betreiber in die Angebotskalkulation übernommen wird. Je nach Hintergrund des Betreibers (Staatsbeteiligung oder Privat) sind die Risikozuschläge unterschiedlich hoch, was auch zu Verzerrungen bei	Bei der Fahrzeugbeschaffung im Rahmen von Ausschreibungen wird das Land betreiberneutrale Finanzierungslösungen, die die Kosten der Beschaffung minimieren, unterstützen und geeignete Vorschläge im Rahmen der Ausschreibungen unterbreiten.

	<p>der Angebotsabgabe führt. Da die Fahrzeuge aber auf jeden Fall für den öffentlichen Verkehr, der vom Land bestellt wird, zum Einsatz kommen, ist an dieser Stelle darauf zu achten, dass die Fahrzeugfinanzierungskosten kostengünstigst für die öffentliche Hand erfolgen. Die Schweiz hat dazu einen Ansatz entwickelt, der sinnvoll erscheint. Ggf. kämen auch andere Konzepte, die zu kostenminimierten und betreiberunabhängigen Beschaffungslösungen beitragen, in Betracht.</p>	
Teilnetzbildung und zeitliche Entzerrung	<p>Grundsätzlich sehen wir ebenso die Notwendigkeit einer zeitlichen Entzerrung, bedauern jedoch, dass die Möglichkeiten des bestehenden Verkehrsvertrages zur Ausschreibung von Leistungen weitgehend nicht genutzt wurde (Nordwürttemberg-Netz, Südbahn). Zukünftige Vergaben sollten vordringlich stark ausgelastete IRE- und RE-Verbindungen betreffen, da hier das Einsparpotential im Vergleich zum derzeitigen Einheitssatz am größten ist.</p>	
<b>2.3 Schieneninfrastruktur</b>		
<b>2.3.1 Aus- und Neubauten</b>		
Bahnprojekt Stuttgart - Ulm	<p>Mit dem Bahnprojekt Stuttgart - Ulm wird mitnichten der größte Engpass auf der Strecke von Paris nach Bratislava beseitigt. Der größte Engpass in Baden-Württemberg im Verlauf dieser Strecke ist der zweigleisige Engpass in Rastatt. Diese dringend notwendige Maßnahme wurde nun wieder verschoben - quasi gleichzeitig mit dem Baubeginn für Stuttgart 21. Damit werden die für den dringend notwendigen Infrastrukturausbau in Baden-Württemberg notwendigen Mittel an der falschen Stelle ausgegeben. Der Stuttgarter Hauptbahnhof und die dortigen Bahnanlagen werden nur neu gebaut, die Leistungsfähigkeit wird aber nicht signifikant erhöht. Tatsächlich wird ein neuer Engpass in Stuttgart errichtet. Richtig wird weiter oben von einem Investitionsstau bei der Schieneninfrastruktur gesprochen. Ungeklärt ist die Finanzierung des Ausbaus der Rheintalbahn (ungeklärte Finanzierung für 4 Mrd. € bis 2020), des Ausbaus der Gäubahn sowie des Ausbaus der Südbahn. Angesichts der fehlenden Bundesmittel ist auch eine Fertigstellung von Stuttgart - Ulm bis 2019 unrealistisches Wunschdenken. Die Fahrzeit Köln - München kann nur durch eine Umfahrung Mannheims um eine Stunde gegenüber heute verkürzt werden - gerade diese Umfahrung wird vom Land bekämpft. Auch vor Inbetriebnahme der NBS Mannheim - Stuttgart 1991 (als die München von Frankfurt aus schneller über Würzburg als über Stuttgart erreichbar war - wie heute) war Stuttgart nicht abgehängt, sondern fuhren auf beiden Routen gleich viele Züge. Die Verlagerung reines Transitverkehrs im SPfV bringt keinen Nutzen per se, mindert aber</p>	

	vielmehr die Kapazität (Züge sind mit Transitreisenden voll, zusätzliche Züge im SPFV müssen für den Quell-Ziel-Verkehr eingelegt werden, die damit Trassen des SPNV belegen).	
NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar	Die Fahrzeiten aus Baden-Württemberg zum Flughafen Frankfurt würden sich nur bei einer Umfahrung Mannheims erheblich verkürzen. Diese Umfahrung wird jedoch bislang vom Land abgelehnt. Insofern ist die Zielsetzung im GVP widersprüchlich. Bei der Umsetzung eines Deutschland-Taktes mit ITF-Knoten Mannheim könnten neben den in Mannheim haltenden Grundtakt-Zügen auch zusätzliche Fernverkehrszüge an Mannheim vorbei fahren, um so die gewollten Reisezeitverkürzungen zu erzielen. Dazu müsste das Land seine Haltung zur Umfahrung Mannheim ändern. Da nicht abzusehen ist, dass Mannheim auf Kosten des ITF-Knotens im Sinne eines Deutschland-Taktes umfahren werden kann, lehnen die Umweltverbände eine Umfahrung Mannheims unter den aktuellen Voraussetzungen ab.	Änderungsvorschlag: "Die Eisenbahnverbindung Mannheim-Frankfurt soll für den Hochgeschwindigkeitsverkehr mit 300 km/h neu gebaut werden. Sie entlastet die stark überlastete Riedbahn nördlich von Mannheim. Der Knoten Mannheim soll dabei vollwertig in den Fernverkehr im Rahmen des Deutschland-Taktes eingebunden werden. Die Fahrzeiten aus Baden-Württemberg zum Flughafen Frankfurt verkürzen sich bei einer Umfahrung Mannheims erheblich.
Rheintalbahn	Die Strecke ist seit 1987 (d.h. seit 23 Jahren) im Bau, 25% der Strecke sind fertig gestellt. Angesichts dieser niederschmetternden Bilanz ist nicht zu erkennen, dass sich das Land in der Vergangenheit für eine zeitnahe und adäquate Mittelbereitstellung eingesetzt hätte. Wird im gleichen Tempo weitergebaut wie bisher, ist eine Fertigstellung vor 2050 nicht möglich!	
Gäubahn	Die Fahrzeitverlängerung durch den Wegfall der Gäubahn-Strecke Stuttgart Hbf - Stuttgart-Vaihingen im Rahmen von Stuttgart 21 wird einen großen Teil der auf der Gäubahn vorgesehenen Fahrzeitverkürzungen wieder egalieren. Die Umsteigesituation von der Gäubahn Richtung München am Flughafenbahnhof ist völlig unbefriedigend, so dass hierdurch auch keine Fahrzeitverkürzung eintritt, sondern Fahrgäste der Gäubahn weiterhin am Hauptbahnhof umsteigen werden.	
Netzkategorisierung/Regionalisierung der Infrastruktur	Während bei den Straßen eine Neukategorisierung des Straßennetzes erfolgen soll (Bundes-, Landes- Kreis- bzw. Gemeindestraßen), fehlt eine entsprechende Kategorisierung bzw. Finanzverantwortung beim Schienenverkehr weitgehend. Im Rahmen einer weiteren Abgrenzung der Bundes- und Länderkompetenzen wäre eine Aufteilung in ein Bundes- und ein Landesschiennetz bei gleichzeitiger entsprechender Übertragung von Finanzierungsmitteln vom Bund auf die Länder sinnvoll. Damit könnten die Ausbaubelange der Regionalstrecken effizienter umgesetzt werden.	
<b>2.3.2 Kapazitätssteigerung im Bestandsnetz</b>		
Keine absoluten Vorrangverkehre	Das auf der Rheintalbahn erkannte Problem des möglichen Vorrangs	Ergänze: "Das Land wird sich im Bundesrat für

	des Güterverkehrs vor dem SPNV resultiert aus dem fehlenden Ausbau dieser Strecke. Dieser Nichtausbau ist jedoch der falschen Prioritätensetzung bei Bund und Land geschuldet. Außerdem fehlt nach wie vor eine Anreizregulierung bei DB Netz zur Umsetzung kapazitätserhöhender Maßnahmen in eigener Verantwortung.	eine effiziente Anreizregulierung einsetzen, damit Anreize bei den EIU bestehen, die Streckeninfrastruktur kapazitätsausweitend auszubauen."
<b>2.3.3 Elektrifizierungsoffensive</b>		
Umsetzungsplanung	Angesichts der erheblichen Kosten (1,1 Mrd. €) sowie der vorgesehenen Ausschreibungen und der Kostenvorteile des elektrischen Betriebes fehlen hier nähere Ausführungen zur Umsetzung. Insbesondere erwartet man bei der Verwendung des Begriffs "Offensive" klare Vorstellungen über den Mitteleinsatz. Sollen hier die Infrastrukturbetreiber die Kosten der Elektrifizierung tragen und sich dann über höhere Trassenpreise refinanzieren oder verwendet das Land die Effizienzvorteile einer Ausschreibung mittels elektrischen Fahrzeugen zur Finanzierung der Elektrifizierung in Form eines Zuschusses an das EIU? Letztgenannte Variante dürfte wirtschaftlicher für das Land sein.	
<b>2.4 Zukunftsoffensive ÖPNV</b>	Die unter 2.4 beschriebenen Umsetzungsplanungen lassen nicht erkennen, dass dies eine "Zukunftsoffensive ÖPNV" darstellen soll. Schöne Überschriften können fehlende Substanz nicht verschleiern. Wie mit Mehrzweckbussen im Ländlichen Raum sowie Bürgerbussen die Mobilitätsprobleme der Ballungsräume gelöst werden können, bleibt das Geheimnis der Landesregierung. Angesichts der prognostizierten Verkehrszuwächse keinerlei Konzepte zum Ausbau des ÖPNV anzubieten, gleichzeitig aber "in schönen Worten" die Stärkung des Umweltverbundes zu "erhoffen", lässt nicht erkennen, dass die Stärkung des ÖPNV tatsächlich gewollt ist.	
<b>2.4.1 Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs</b>		
Mittelstandsfreundliche Ausgestaltung	Bei der Novellierung des PBefG sollten insbesondere die Nutzerinteressen im Vordergrund stehen. Deshalb sollte dem Nahverkehrsplan eine stärkere Bedeutung eingeräumt werden. Eine vorrangige Orientierung an den Belangen der Anbieter von ÖPNV-Leistungen lässt zu befürchten, dass die Fahrgäste nur am Rande betrachtet werden und die Unternehmen sich vorrangig um die Inanspruchnahme von Subventionen kümmern werden.	Änderungsvorschlag: "Das Land wird sich bei der Novellierung des PBefG für eine Stärkung des Nahverkehrsplans als Basis für Liniengenehmigungen einsetzen. Dabei steht für die öffentliche Hand die kosteneffiziente Erbringung von im Nahverkehrsplan vorgesehen ÖPNV-Leistungen im Vordergrund."
<b>2.4.3 Verkehrsverbünde</b>		
Tarifliche Vereinfachungen	Neben der Fortentwicklung der Verbundtarife ist ein verbundüberschreitender, unternehmensunabhängiger landesweit gültiger Tarif (Baden-Württemberg-Tarif) erforderlich. Dies wäre auch im Hinblick auf die geplanten Ausschreibungen im SPNV sinnvoll. Kooperationen zwischen Verbänden oder ein elektronisches Ticket	Änderungsvorschlag: "Damit jede Haltestelle von jeder Haltestelle mit einem Fahrausweis erreicht werden kann, wird das Land in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen und den Verbänden einen Baden-Württemberg-Tarif

	<p>machen einen solchen Tarif nicht überflüssig, sondern erfordern diesen geradezu - schließlich will der Fahrgast vor der Reise wissen, was die Fahrt kostet, nicht erst auf seiner monatlichen Rechnung beim E-Ticket den Preis ablesen.</p>	<p>entwickeln und stufenweise bis 2015 einführen. Zur Erleichterung für die Fahrgäste sollen die Verkehrsverbünde ihre Anstrengungen bei einer Vereinheitlichung der Tarifregelungen verstärken. Ein besonderes Augenmerk soll auf Erleichterungen im Verbundgrenzen überschreitenden Verkehr liegen. Dies kann durch Verbesserungen im Vertrieb, durch die Einführung neuer Verkaufsmöglichkeiten oder durch weitere tarifliche Änderungen geschehen. Dabei ist auf eine ausreichende Ergiebigkeit zu achten."</p>
<p><b>2.4.4 Elektronisches Fahrscheinmanagement</b></p>	<p>Im gesamten Absatz ist zu klären, ob es um Fahrschein- oder Fahrgeldmanagement geht. Angesichts der hohen Zahl von Dauerkunden und der hohen Transaktionskosten von Clearingsystemen bei gleichzeitig geringen individuellen Zahlungsbeträgen pro Fahrschein, ist die Wirtschaftlichkeit sowie der Nutzen für den Fahrgast solcher elektronischer Bezahlssysteme immer wieder zu hinterfragen. Pauschale Ausgleichs können hier effektiver sein als "kilometerscharfe" Abrechnungen.</p>	
<p><b>3. Wirtschaftsverkehr</b></p>		
<p>Schienengüterverkehr</p>	<p>Ob es in den letzten Jahren wirklich große Anstrengungen im Schienengüterverkehr gegeben hat, wäre zu hinterfragen. Zumindest in den letzten Jahren vor der Finanzkrise ist es dem Schienengüterverkehr gelungen, der Straße Marktanteile abzunehmen. Begrenzt wurde und wird der Boom allerdings durch unzureichende Kapazitäten auf den Hauptstrecken, u.a. verursacht durch den drastischen Abbau von Überholgleisen durch die DB Netz AG in den vergangenen Jahren. Marktgerechter SGV ist nur möglich, wenn er nicht nur auf die Nachtstunden abgedrängt wird, sondern auch tagsüber auf den Hauptstrecken attraktive Trassen vorfindet.</p>	<p>Änderungsvorschlag: Der Schienengüterverkehr ist nach starken Rückgängen in den 90er Jahren bis zur Finanz- und Wirtschaftskrise 2007 wieder stärker als der Straßengüterverkehr gewachsen, und zwar gleichermaßen im Einzelwagen-, Wagengruppen- und Ganzzugverkehr. Die eingeschränkte Leistungsfähigkeit des Netzes, die Zahl und die Kapazität der Verladestellen und die Konzentration der Wirtschaft auf die lukrativen Ganzzugverkehre dämpfen allerdings das Wachstum im Schienengüterverkehr. Zudem beeinflusst der Lärm vorwiegend nachts verkehrender Güterzüge das Bild des Schienengüterverkehrs in der Öffentlichkeit negativ.</p>
<p>Binnenschifffahrt</p>	<p>Insbesondere die Schleusen stellen auf dem Neckar eine bedeutende Zeitverzögerung und damit Kostenerhöhung dar.</p>	
<p>Rolle des Landes</p>	<p>Die Rolle des Landes sehen wir nicht nur als Beobachter. U. E. hat das Land sich auch im Wirtschaftsverkehr für die Verbesserung der Energie- bzw. Ressourceneffizienz sowie für den Klimaschutz</p>	<p>Das Land wird die Rahmenbedingungen für den Wirtschaftsverkehr in Baden-Württemberg genau beobachten, insbesondere unter dem</p>

	einzusetzen.	Gesichtspunkt der Anbindung des Standorts an die globalen Märkte. Das Land wird sich auch im Wirtschaftsverkehr für die Verbesserung der Energie- bzw. Ressourceneffizienz sowie für den Klimaschutz einsetzen und die Entwicklung der Verkehrsträger unterstützen, die hinsichtlich Klimaschutz und Energie- bzw. Ressourceneffizienz die besten Resultate erzielen. Neben weiteren Effizienzsteigerungen beim Transport sind neue Allianzen und kooperative Logistikkonzepte erforderlich. Diese sollen zur verstärkten Bündelung auch kleinteiliger Sendungen und zum optimalen Zusammenspiel der einzelnen Güterverkehrsträger im Kombinierten Verkehr beitragen. Das Land strebt hier einen zukünftigen Schwerpunkt der Förderung an.
Ausbau des Schienengüterverkehrs	Es fehlt für den Schienengüterverkehr eine leistungsfähige Ost-West-Achse, die Geislinger Steige stellt weiterhin einen Engpass dar.	Ergänze: In der Ost-West-Richtung ist als Ersatz für die Geislinger Steige eine leistungsfähige, ohne technische Einschränkungen zu befahrende Schienengüterstrecke zu errichten.
Ausschöpfung des Potenzials der Binnenschifffahrt	Beim Abbau von Wettbewerbsnachteilen hinsichtlich der Binnenschifffahrtsabgaben ist sicherzustellen, dass keine neuen Wettbewerbsnachteile für andere Verkehrsträger entstehen.	
<b>3.1 Zusammenwirken entlang der Transport- und Logistikkette</b>		
<b>3.1.1 Kombiniertes Verkehr</b>		
Volumen	Da der Straßengüterverkehr im Bereich bis 100 km konkurrenzlos ist, sollte die Darstellung der Marktanteile auch bezogen auf den Verkehr > 100 km dargestellt werden. Nur so lassen sich vernünftige aussagekräftige Ergebnisse und damit entsprechende Schlussfolgerungen ziehen. Dargestellt werden sollte auch die Entwicklung im Zeitraum 1990 bis 2004 sowie 2004 bis 2008, damit abgeschätzt werden kann, wie realistisch die Prognose angesichts der bisherigen Entwicklung ist.	
<b>3.1.2 Initiativen für Güterverkehr und Logistik</b>		
Nachdrückliche Vertretung von Logistikinteressen in Europa	Das Land hat nicht einseitig die Interessen der Transport- und Logistikbranche zu vertreten, sondern diese Interessen zunächst gegenüber anderen Interessen (Bevölkerung, Umweltschutz etc.) abzuwägen. Der ganze Absatz ist Ausdruck einer Klientelpolitik und somit zu streichen	streiche gesamten Absatz
<b>3.2 Wirtschaftsverkehr auf der</b>	Bei allen Teilzielen fordern wir die Ergänzung „...mit dem Ziel der	

<b>Straße</b>	Reduktion des Güterverkehrs insgesamt und spezielle des Güterverkehrs auf der Straße“.	
<b>3.2.2 Stadtlogistik</b>		
Umsetzungsdefizite und Probleme	Die Umsetzungsdefizite der Stadtlogistik beruhen letztendlich auf dem fehlenden ökonomischen Nutzen für die Betreiber. Will man seitens der Städte eine Bündelung und Verminderung des Anlieferverkehrs erzielen, müssen hierfür ökonomische Vorteile für die Betreiber gefunden werden - sollten diese nicht von selbst sich einstellen, die Kommunen aber an einer weiteren Reduktion des Anlieferverkehrs interessiert sein, müsste ihnen Gestaltungsoptionen zur Lenkung und Steuerung eingeräumt werden.	
<b>3.2.3 Verbesserung der Verkehrsabwicklung</b>		
Prognose für den Straßengütertransitverkehr	Die Prognose des Straßengüterverkehrs beruht letztendlich auf der Annahme stetig sinkender Transportpreise auf Basis niedriger Ölpreise. Die Prognosen des BMVBS zu den Verkehrsverflechtungen unterstellen somit völlig andere (niedrigere) Ölpreise als z.B. Energiepreisprognosen des Umwelt- oder Wirtschaftsministeriums. Nur auf Basis dieser niedrigen Ölpreisprognosen sind die Verkehrszunahmen überhaupt darstellbar. Entwickeln sich die Ölpreise zukünftig stark nach oben, wie mehrheitlich erwartet, wird sich aufgrund unterschiedlicher Energiekostenanteile sowohl eine Verschiebung hinsichtlich der Verkehrsträger hin zu Schiene und Binnenschiff ergeben als auch insgesamt eine Reduktion der Verkehrsmengen.	
Erhöhung des Ladevolumens	Der Einsatz von "Monstertrucks" führt insbesondere an Lichtzeichenanlagen zu verlängerten Räumzeiten aufgrund der größeren Länge der Fahrzeuge. Damit werden die Umlaufzeiten verlängert, was sich insbesondere negativ für Fußgänger, aber auch insgesamt für die Leistungsfähigkeit von Kreuzungen auswirkt. Angesichts des heute schon hohen Instandhaltungsbedarfs insbesondere von Brücken und LKW-Spuren von Autobahnen bzw. von stark belasteten Landstraßen ist eine weitere Erhöhung der Achslast oder der (dynamischen) Gesamtlast nicht zu vertreten. Desweiteren führen "Monstertrucks" zu einem weiteren Kostenvorteil des Lkw zu Lasten der Bahn, so dass mit unerwünschten Verkehrsverlagerungen zurück auf die Straße zu rechnen ist - insbes. Im Massengut- bzw. auch Containerverkehr. Dies widerspricht der postulierten nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Zudem ist auf einen weiteren Widerspruch hinzuweisen: In der Vergangenheit wurde als Nachteil des Schienentransports die Erforderlichkeit von Umladevorgängen hervorgehoben. Gigaliner hingegen erfordern zwangsläufig neue Umschlagsvorgänge - da sie systembedingt in den	

	Städten und Gemeinden kaum verkehren können. Dies macht als Konsequenz die Anlage zusätzlicher Umschlagsplätze entlang der Autobahnen notwendig.	
Modellprojekt Modulare Fahrzeugkonzepte	Das Modellprojekt zur Einführung von "Monstertrucks" wird abgelehnt.	
Verkehrsverlagerungen	Wie soll dies erfolgen, durch welche Maßnahmen?	
<b>3.2.6 Straßengüterverkehr und Umwelt (neues Unterkapitel)</b>		
Angesichts der Ausführungen unter 3.3.4 muss zwingend ein entsprechendes Kapitel auch beim Straßengüterverkehr aufgenommen werden.		
Ziel		Angesichts der prognostizierten Zunahme des Straßengüterverkehrs soll dessen Akzeptanz durch eine Reduktion sowohl der Lärmbelastung als auch des Schadstoffausstoßes erhöht werden.
Situation		Die Lärmbelastungen durch den Straßengüterverkehr, insbesondere auch durch den Mautschleichverkehr, sind für große Teile der Bevölkerung heute schon erheblich. Durch den prognostizierten Zuwachs des Straßengüterverkehrs entsteht dringender Handlungsbedarf sowohl bei der Bekämpfung des Lärms an der Quelle als auch durch passive Schallschutzmaßnahmen.
Umsetzungsplanung		Das Land wird sich für strenge Lärmgrenzwerte bei LKW und Reifen (Abrollgeräusch) einsetzen. Die auf der Grundlage der Lärmkartierung erstellten Aktionspläne zum Schutz der betroffenen Bevölkerung sind zügig umzusetzen. Eine bevorzugte, da kostengünstige Maßnahme, ist die Einführung von Tempobegrenzungen und örtlichen Fahrverboten zum Schutz der Bevölkerung besonders nachts.
<b>3.3 Schienengüterverkehr</b>		
<b>3.3.1 Schienennetz</b>		
Prognose der Güterzugzahlen auf ausgewählten Korridoren	Der Ist-Wert 2004 für Stuttgart-Ulm zeigt ja schon die geringe Bedeutung dieser Achse im Vergleich zum Korridor Mannheim - Basel.	
Ausbaubedarf der Hauptstrecken	Der Ausbaubedarf ist unstrittig.	
Neu- und Ausbauten im Schienennetz	Der Absatz stellt die Verhältnisse im SGV völlig auf den Kopf! Der Ausbau der Rheintalachse von Karlsruhe bis Basel, aber auch die Kapazitätserweiterung auf dem Abschnitt Mannheim - Frankfurt durch den Bau der HGV-Strecke Mannheim - Frankfurt sind bedeutend. Die NBS Stuttgart - Ulm nützt dem SGV überhaupt nicht, da der Engpass	Neuformulierung: Die Schieneninfrastruktur im Land ist grundsätzlich auf den sogenannten Mischbetrieb ausgerichtet. Die geplanten Aus- und Neubauten kommen daher sowohl dem Güterverkehr als auch dem Personenverkehr zu

	Geislinger Steige nicht behoben wird, sondern eine neue, noch steilere und für den SGV untaugliche Strecke gebaut wird.	Gute. Für den Güterverkehr sind insbesondere der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn im Abschnitt Karlsruhe-Basel, die neue Rheinbrücke Kehl mit Appenweier Kurve, der abschnittsweise zweigleisige Ausbau der Gäubahn und die Elektrifizierung der Südbahn von Bedeutung. Aber auch ein Ausbau der Strecken Heilbronn - Würzburg und Heilbronn/Stuttgart - Nürnberg kann die Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes für den Güterverkehr steigern. Das Land wird sich daher beim Bund auch unter dem Aspekt des Schienengüterverkehrs dafür einsetzen, dass diese Vorhaben so rasch wie möglich realisiert werden. Für einen leistungsfähigen SGV auf der Ost-West-Achse ist ein Ersatz der Geislinger Steige notwendig.
<b>3.4 Binnenschifffahrt und Häfen</b>		
<b>3.4.1 Häfen und Anlegestellen</b>		
Bedeutung der Häfen	Hinsichtlich der Neckarhäfen sind die Formulierungen Wunschvorstellungen. Es gibt genügend ökonomische Gründe für die heutige Situation.	
Nutzungskonflikte um Hafentflächen	Die Nutzungskonflikte resultieren zumeist daher, dass bisher hafenwirtschaftlich genutzte Flächen nicht mehr benötigt werden bzw. die Zahlungsbereitschaft hinsichtlich der Grundstücke bei einer Umnutzung zumeist höher ist. Unklar bleibt, welche Folgen dies für die regionale Wirtschaft hat. Die Umnutzung kann (siehe Begründung für Stuttgart 21) positive Folgen für die regionale Wirtschaft haben (z.B. aufgrund der Neubebauung und höherem Arbeitskräftebesatz als bei der bisherigen hafenwirtschaftlichen Nutzung). Somit ist unklar, was damit gemeint ist. Außerdem wäre darzustellen, welche Nachteile beispielsweise die regionale Wirtschaft im Raum Ulm im Vergleich zum Raum Heilbronn durch den fehlenden Hafen hat.	
<b>3.4.2 Binnenwasserstraßen und Schleusen</b>		
	Das Ziel des Wasserstraßenbaus lehnen die Verbände ab, wenn damit Kanalisierungen, Ufereingriffe, Solvertiefungen und Ähnliches gemeint ist, solange die vorhandenen Kapazitäten noch nicht ausgeschöpft sind und die Ziele der Wasserrahmenrichtlinie der EU (Durchgängigkeit, guter ökologischer Zustand, Renaturierung der Ufer, Temperaturreduktion u.a.m.) nicht an allen Fließgewässern erreicht sind.	
Brückendurchfahrtshöhen	Die Begrenzung der Ladehöhen für den Containerverkehr durch die	

	historischen Brücken, die auch langfristig nicht beseitigt werden können, stellen in Verbindung mit der Vielzahl von Schleusen den entscheidenden limitierenden Faktor dar, der den Containerverkehr auf dem Binnenschiff auf dem Neckar im Vergleich zum Binnenschiff auf dem Rhein bedeutend verteuert. Deshalb muss beim Ausbau der Neckarschleusen dieser limitierende Faktor berücksichtigt werden und sollten keine übertriebenen Hoffnungen an diesen Ausbau gestellt werden.	
Umsetzungsplanung	<p>Insbesondere lehnen die Umweltverbände die Unterstützung des Landes zum Ausbau des Rhein-Rhone-Kanals ab (3.4.2., S. 150), was auf Kosten der Natur und der Gewässerökologie im Doubs-Tal gehen würde. Der Rhein-Rhone-Kanal würde zudem in Konkurrenz zur Neuen Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz treten und die Wirtschaftlichkeit der NEAT bedrohen. Da auch der Rhein-Rhone-Kanal nur mit hohen Subventionen realisiert werden könnte, käme dies einer Vergeudung von Volksvermögen gleich. Anstatt den Bau des wirtschaftlich unsinnigen und ökologisch schädlichen Rhein-Rhone-Kanals zu begrüßen, sollte Ba.-Wü. sich auf den Ausbau der Zufahrtsstrecken zur NEAT konzentrieren und dabei in Südbaden die "Bürgertrasse" mit möglichst effizienten Lärmschutz unterstützen. Um weiteren Lkw-Verkehr von der überlasteten A5 abzuziehen - und deren sechsspurigen Ausbau entbehrlich zu machen -, sollten zudem die brachliegenden Potenziale der Güterschifffahrt auf dem Oberrhein besser genutzt werden.</p> <p>Ebenso lehnen wir den Ausbau der Donau ab Kelheim für die Großschifffahrt ab (3.4.2., S. 150). Der Rhein-Main-Donaukanal weist bis heute unseres Wissens nicht einen Bruchteil des Gütertransportaufkommens auf, die seinerzeit prognostiziert wurden. Dafür wurden aber erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft in Kauf genommen und sehr viel Geld verbaut. Der weitere Ausbau des letzten unverbauten Donauabschnitts ist daher kein überwiegender öffentlicher Belang, der die Zerstörung des letzten unverbauten Donauabschnitts rechtfertigt.</p>	
<b>3.4.3 Binnenschifffahrtsabgaben</b>		
Ziel	Das Ziel muss im Einklang mit den Infrastrukturabgaben der anderen Verkehrsträger erreicht werden.	Neuformulierung: "Um Wettbewerbsnachteile abzubauen, sollen alle Binnenwasserstraßen in Bezug auf die Ausgestaltung der Binnenschifffahrtsabgaben gleichgestellt werden. Hierbei ist zu beachten, dass Wettbewerbsverzerrungen gegenüber anderen Verkehrsträgern vermieden werden.

<b>4. Luftverkehr</b>		
Umweltentlastungen	Angesichts der prognostizierten Zuwächse sind die erwarteten Umweltentlastungen mehr Hoffnungen als tatsächlich zu erwarten. Nur durch die Vorgabe strenger Umweltgrenzwerte ist auch beim Flugverkehr sicherzustellen, dass die Umweltentlastungen auch tatsächlich eintreten.	
<b>4.1 Luftverkehrsarten</b>	Die Förderung von „Jugendarbeit“ und von Sportfliegerei bitten wir ersatzlos aus dem GVP zu streichen. Es ist nicht Aufgabe eines GVP oder der Landesregierung, extrem umwelt- und gesundheitsschädliche (Lärm!) Sportarten zu fördern und dies auch noch in einem Verkehrsplan festzuschreiben.	
<b>4.1.1 Linien- und Charterflugverkehr</b>		
Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften	Merkwürdig ist, dass im GVP einzelne Geschäftsmodelle im Luftverkehr beschrieben werden, während dies bei anderen Verkehrsträgern nicht so dargestellt wird. Das hat im GVP nichts zu suchen und gehört gestrichen.	Streiche gesamten Absatz
Entwicklung des Niedrigpreissegments	Hier wird bestätigt, dass die starke Nachfrageentwicklung letztendlich nur durch die Niedrigpreise erfolgt ist. Umgekehrt würde eine Preiserhöhung zu entsprechenden Rückgängen führen. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern wird der Luftverkehr einseitig von Steuern entlastet - umgekehrt beteiligt sich dadurch der Luftverkehr nur unzureichend an der Finanzierung der Staatsaufgaben.	
Neue-Non-Stop-Verbindungen	Unter Klimaschutz- und weiteren Umweltaspekten (u.a. auch Lärmbelastung) ist der weitere Zuwachs des Luftverkehrs zu begrenzen. Der GVP-Entwurf huldigt einem falschen Verständnis des "immer mehr".	
<b>4.1.2 Allgemeine Luftfahrt</b>		
Ziel	Es besteht kein Grund, die vorhandene -als gute beurteilte - Infrastruktur noch weiter auszubauen, ohne dass zuvor Engpässe identifiziert worden sind. Auch unter Klimaschutz- und Umweltaspekten ist dies nicht zu vertreten. Die in der Einleitung des GVP formulierte Abwägung der drei Teilbereiche erscheint beim Luftverkehr nicht betrachtet zu werden. Die Förderung des Luftsport durch das Land dürfte noch aus Vorkriegszeiten (mit den damit verbundenen Hintergedanken) herrühren und sollte eingestellt werden.	Umformulierung: "Die Leistungsfähigkeit der bestehenden Luftverkehrsinfrastruktur für den kommerziellen und den privaten Flugverkehr soll erhalten werden."
Förderung des Luftsports	Eine Förderung des Luftsports muss im Einklang mit der Förderung anderer Verkehrssportarten stehen und sollte gestrichen werden.	
<b>4.1.3 Luftfracht</b>		
Einsatz leiser Frachtflugzeuge	Es besteht kein Grund, zusätzliche Frachtflüge am Flughafen Stuttgart mit Flugzeugen, die nicht lärmgemindert sind, zuzulassen.	Streiche "möglichst"
<b>4.2 Luftverkehrsinfrastruktur</b>		

<p><b>4.2.1 Landesflughafen Stuttgart</b></p>	<p>Die Umweltverbände lehnen den Ausbau des Flughafens um 19 ha für Flugzeug-Abstellanlagen usw. aus Gründen sparsamen Umgangs mit Fläche ab (4.2.1, S. 167). Ebenso lehnen wir die bessere Anbindung des Flughafens Karlsruhe/Baden-Baden an das Autobahnnetz ab. Der Flughafen sollte mit der Schiene erreichbar sein. Gleiches gilt für den Flughafen Friedrichshafen, mit dem das Land eine Konkurrenzsituation zu Memmingen über Förderung aufrecht erhält, was nicht nachhaltig ist.</p>	
<p>Umsetzungsplanung</p>	<p>Die Umweltverbände lehnen eine "Aufrüstung" des Landesflughafens Stuttgart für interkontinentale Flüge ab - die Nachfrage für diese Weitstreckenflüge liegt in den Drehkreuzen Frankfurt und München, die mit der Bahn auf der angestrebten neuen Schieneninfrastruktur in kürzester Zeit erreicht werden können. Auch stehen diese Pläne im Widerspruch zu dem bestehenden Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 1987, in dem festgelegt wurde, dass der Flughafen zu einem Mittelstreckenflughafen mit einer Reichweite von 3000 km auszubauen ist - und eben nicht zu einem interkontinentalen Flughafen. Laut Planfeststellungsbeschluss ist wegen des bestehenden Gefälles der Startbahn und ihrer begrenzten Länge auch in Zukunft nicht an Interkontinentalverkehr zu denken. Ebenso lehnen die Umweltverbände auch eine Westerweiterung des Flughafens ab. Die Schaffung neuer Abstellpositionen für Düsenflugzeuge erhöht nur den Druck, das bestehende Nachtflugverbot aufzuweichen. Generell zeigen diese Ausführungen, dass die postulierte Nachhaltigkeit des GVP eine reine Leerformel ist. Angestrebt wird keine Aufgabenteilung zwischen den Flughäfen in Deutschland, sondern eine verbesserte Konkurrenzsituation zu Frankfurt und München. Unklar und erklärungsbedürftig ist auch die Anbindung des Landesflughafens an den Hochgeschwindigkeitsverkehr der Bahn. Versprochen wird eine Verkehrsverlagerung auf die Bahn. Andererseits werden mit einer Schienenanbindung des Flughafens Stuttgart bis zu 1,5 Mio. zusätzliche Fluggäste erwartet und auch die im GVP aufgeführten Verkehrsprognosen sagen ein massives Wachstum des Flugverkehrs voraus - daraus lässt sich schließen, dass die neue Schienenanbindung weniger der Verkehrsverlagerung dient als vielmehr neue Fluggäste an den Flughafen heranführen soll.</p>	
<p>Schienenanbindung an die Neubaustrecke Stuttgart - Ulm</p>	<p>Die Umweltverbände lehnen im Rahmen von S21 vorgesehene Schienenanbindung des Flughafens ab. Mit der ICE-Schienenanbindung des Flughafens Stuttgart werden bis zu 1,5 Mio. zusätzliche Fluggäste erwartet. Wie damit die klimarelevanten Verkehrsemissionen reduziert werden können, ist nicht</p>	

	nachvollziehbar. Verlagerungen vom Flug- auf den Schienenverkehr sind damit nicht absehbar.	
<b>4.2.3 Regionalflygafen Friedrichshafen</b>		
Konkurrenz mit Memmingen	Es kann nicht sein, dass zwei Provinzflughäfen sich gegenseitig jeweils mit Subventionen der jeweiligen Bundesländer Konkurrenz machen.	Streiche den letzten Satz.
<b>4.3 Luftverkehr und Umwelt</b>		
<b>4.3.1 Treibhausgase und Luftschadstoffe</b>		
Spektrum der Ansätze zu mehr Klimaschutz	<p>Mit dem erwarteten Zuwachs der CO<sub>2</sub>-Emissionen werden die Klimaschutzziele klar verfehlt. Die Hoffnung auf technische Lösungen ist nicht ausreichend. Eine klare Reduktionsvorgabe hinsichtlich der klimarelevanten Emissionen ist notwendig.</p> <p>Im Entwurf des GVP werden die Klimawirkungen des Flugverkehrs massiv unterschätzt. Der Energieverbrauch und damit die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Flugverkehrs nehmen in Deutschland pro Jahr um dreieinhalb Prozent zu. CO<sub>2</sub> ist aber nicht das einzige Treibhausgas, das Flugzeuge ausstoßen. In hohen Luftschichten werden vor allem auch Stickoxide und Wasserdampf eingetragen. Dadurch entstehen Klimawirkungen, die laut Weltklimarat zwei- bis vier mal größer sind als durch den reinen CO<sub>2</sub>-Ausstoß am Boden. Bewertet mit diesem Faktor von im Mittel 2,7, beträgt der Anteil der Fliegerei an den gesamten Klimabelastungen derzeit rund acht Prozent. Bei Fortsetzung des gegenwärtigen Wachstums würden die Klimawirkungen des Luftverkehrs bereits in wenigen Jahren die des Pkw-Verkehrs übersteigen. So das Ergebnis der Luftverkehrs-Studie 2007 des Wuppertal-Instituts.</p> <p>Vermeiden lässt sich dieses Szenario nur durch eine aktive Dämpfung der Expansionen im Flugverkehr. Die Hoffnung auf technische Lösungen ist nicht ausreichend. Notwendig ist vielmehr, neben der Einbeziehung des Flugverkehrs in ein wirksames Emissionshandelssystem, die Beseitigung der steuerlichen Bevorzugung des Luftverkehrs sowie die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Bahn. In diesem Zusammenhang erwarten die Umweltverbände eine detaillierte Strukturanalyse der Flughäfen im Land, die den Anteil des verlagerbaren innerdeutschen Flugverkehrs sowie des verlagerbaren Flugverkehrs ins nahe europäische Ausland aufzeigt. Die Investitionen ins nationale und europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn sollen schließlich - entsprechend der im GVP postulierten Nachhaltigkeit - zur Verlagerung des Flugverkehrs beitragen.</p>	