

## **Anmeldung von Alternativen zu Fernstraßenprojekten. Eine neue Einflussmöglichkeit für BUND-Gruppen beim Bundesverkehrswegeplan 2015**

Bis Ende September können die Bundesländer Fernstraßenprojekte (Autobahnen und Bundesstraßen) für den nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015-2030 beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) anmelden. Erstmals können auch Gebietskörperschaften, Verbände (also auch der BUND) eigene Projekte oder Alternativen zu Straßenvorhaben anmelden. Diese gehen an die zuständigen Landesbehörden, die dann bis zum 30.9. die offiziellen Anmeldeunterlagen erstellen. Auf Bundesebene werden die Anmeldungen dann auf ihre Wirtschaftlichkeit (Kosten!), Umweltwirkungen und ihre städtebaulichen Effekte (Entlastung der Ortsdurchfahrten, Lärminderung) hin bewertet. Wegen rasch steigender Erhaltungskosten werden viele Projekte nicht realisierbar sein. Letztlich entscheidet der Bundestag – vermutlich 2015 - darüber, ob und wie ein Projekt gebaut wird.

Durch unsere Beteiligung wollen wir für Transparenz und die Prüfung von Alternativen sorgen: Denn gemäß der EU-Richtlinie für die Strategische Umweltprüfung (SUP) müssen künftig bei Fernstraßenplanungen „die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ... und vernünftige Alternativen, die die Ziele ... des Plans oder Programms berücksichtigen, ermittelt, beschrieben und bewertet werden.“ Der BMVBS verlangt von den Auftragsverwaltungen der Länder zu dokumentieren, welche Alternativen sie bei dem jeweiligen Projekt geprüft und warum sie sich für die Vorzugsvariante entschieden haben. Auch von Dritten angemeldeten Projekte oder Alternativen sind „immer seitens der Auftragsverwaltungen zu prüfen und ggf. für die Anmeldung aufzubereiten“ (Schreiben BMVBS an die Länder v. 16.07.2012). Der BMVBS verpflichtet die Länder,

„bei der Anmeldung von Straßenprojekten darzulegen, inwieweit eine intensive Auseinandersetzung mit ‚alternativen Lösungsmöglichkeiten‘ erfolgt ist. Insbesondere bei Umweltkonflikten ist darzustellen, ob Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, erwogen worden sind, und warum eine solche Lösung nicht angemeldet wird. Soweit es im Einzelfall sinnvoll ist, soll auch auf Verkehrsträgeralternativen eingegangen werden“ (Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015, S. 55).

Nach der Anmeldung werden die Projekte optimiert: „Alle Optimierungspotenziale – sowohl aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten als auch in Bezug auf die Umweltverträglichkeit – werden in enger Abstimmung zwischen dem BVMBS und den Anmeldern diskutiert.“ (Grundkonzeption S. 48). Der Aufwand für die Erstellung der Unterlagen wurde deutlich erhöht. Die Länder müssen Gesamtkosten und Kosten für einzelne Bauwerke genauer ermitteln, digitale Lagepläne erstellen, die Projektwirkungen der in Betracht gezogenen Varianten beschreiben. Mit eigenen Anmeldungen beeinflussen wir diese Prüfverfahren.

[www.mobil-statt-verplant.de/alternativen/](http://www.mobil-statt-verplant.de/alternativen/)

**Anmeldung Fernstraßenprojekte durch  
BUND-Ortsgruppe Bad Reichenhall und Umgebung, zusammen mit der IG Kirchholtunnel  
AnsprechpartnerIn: Peter Renoth, Sonnenstraße 21, 83457 Bayerisch Gmain  
Tel.: 08651-974949-0**

## Teil A Vorhabenbeschreibung und Zusammenfassung

### Alternativen bzw. Varianten<sup>1</sup> zu Fernstraßenprojekten

#### Definition des eigenen Projekts:

Bestandsorientierter Ausbau der bisherigen Umgehungsstraße B20/21 vom Gablerknoten (B20 Abschnitt 220, Station 0,222) bis zum Festplatz Bad Reichenhall (B21 Abschnitt 140, Station 6,4?) , und von dort nach einem Kreisverkehr über eine neu zu bauende Straße , mit anschließender Brücke über den Wappach und die Bahnlinie zur Anbindung der B20 (B20 Abschnitt 200, Station 1,4?) nach Berchtesgaden

statt Neubau der OU Bad Reichenhall mit Kirchholz- und Stadtbergtunnel, wie im derzeitigen Planfeststellungsverfahren vorgesehen

#### Projekthistorie:

Diese Alternative wurde von Verkehrsplaner Dr.-Ing Ditmar Hunger am 11.04.2013 anlässlich einer Veranstaltung in Bad Reichenhall als eine von verschiedenen Varianten (wie bereits zuvor in den Jahren 2011 und 2012) vorgeschlagen. Zu diesem Zeitpunkt war das Planfeststellungsverfahren für die Ortsumfahrung Bad Reichenhall mit Kirchholz- und Stadtbergtunnel bereits eröffnet. Befremdend wirkt, dass aber jetzt vom staatlichen Bauamt Traunstein eine neue Variante bei der Bürgerversammlung am 04.04.2013 in Bad Reichenhall offiziell vorgestellt wurde. Dazu war auch nur eine grobe Linienführung auf einer topographischen Karte angegeben, und dass ein Teil dieser Variante oberirdisch verlaufen sollte.

Von der Straßenbaubehörde wurde für das Planfeststellungsverfahren als Vergleichsvariante ein vierspuriger Ausbau (bei einem DTV-Wert von knapp 20.00 Fahrzeugen) der vorhandenen Bundesstraße in Verbindung mit einem Stadtbergtunnel (2. Tunnel aus dem Konzept zum Kirchholtunnel) untersucht, die aber kaum finanzielle Vorteile bot.

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

Die Lärm- und Schadstoffbelastung wird durch die geplante Variante insgesamt kaum verbessert, gerade der hoch belastete Bereich der oberen Stadt von Bad Reichenhall wird durch den Knoten Mitte noch mehr belastet werden. Denn die Frischluftzufuhr nachts und den frühen Morgenstunden über die Wiesen des Golling am Knoten Mitte, wird durch die Baumaßnahme dann komplett unterbunden. Eine tägliche Regeneration durch die klimatischen Luftaustauschprozesse –die im Erläuterungsbericht aus dem Jahre 2000 auf Seite 29 hervorgehoben wurde- kann nicht mehr stattfinden. Außerdem ist laut Verkehrsgutachten vorgesehen, dass Ziel- und Quellverkehr in der Größenordnung von DTV-Wert 5.500 von der Münchner Allee auf diesen Knoten Mitte und von dort in Stadt geführt werden soll. Das ist weder nachvollziehbar, noch sinnvoll.

Die angeführte Entlastung findet also nur in der Größenordnung von 15% auf der bisherigen Umfahrung statt, was für die Anwohner – bei einer sachgerechten Bewertung der tatsächlichen Verkehrswerte- nur eine Lärm-entlastung von weniger als 2 dB(A) ergibt.

Begründet wird die Maßnahme immer mit einer Entlastung der Kurstadt von Lärm und Schadstoffen. Eine Lärm-entlastung ist durch diese Maßnahme nicht erkennbar, die Luftschadstoffe werden insgesamt durch den zunehmenden Verkehr nicht reduziert, sondern über einen Abluftkamin ungefiltert in den Nachbarkurort Bayerisch Gmain entlassen. Bei den hier oft vorherrschenden Föhn- und Inversionswetterlagen ist sogar damit zu rechnen, dass die aus dem Kamin austretenden Schadstoffe wieder zurück in die Kurstadt transportiert werden.

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

Maßnahme: bestandsorientierter Ausbau der B 20 / B21 einschließlich flankierender Umgestaltung von Straßen in der Ortslage Bad Reichenhall wie von Dr.-Ing Dittmar Hunger zuletzt bei einer Veranstaltung am 11.04.2013 vorgeschlagen.

Leitgedanke: Verbesserung der Stadt- und Aufenthaltsqualität durch

- effektivere Organisation des Verkehrs und
- Intensivierung der Verkehrsinfrastruktur

Wesentliche verkehrliche Ziel dabei sind u. a., das

- Reduzieren der Unfallhäufungen sowie
- die Ertüchtigung der vorhandenen Trassen im Sinne einer besseren Bewältigung des Verkehrs bei Berücksichtigung des nur gering anwachsenden Prognoseverkehrs sowie
- die Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung usw.

#### ***Maßnahmenpriorität 1***

Unfallprobleme im Längsverkehr bestehen im Bereich Knoten Nord bis Abzweig Münchner Allee. Hier ist eine umfassende verkehrstechnische Untersuchung durchzuführen (Problem- u. Konflikt- sowie Verhaltensanalyse mit anschließender verkehrstechnischen Dimensionierung bzw. individuellem Entwurf.

- Im Ergebnis können die Verflechtungsbereiche mit verkehrsorganisatorischen sowie einfachen baulichen Maßnahmen optimiert bzw. ggf. ausgebaut werden.

Keine wesentlichen Unfallprobleme liegen im Zuge der zweispurigen Loferer Straße.

- Hier können gemäß der vorgenannten verkehrstechnischen Untersuchung die Knotenpunkte mit relativ geringem Aufwand –auch unter Verkehr- ausgebaut werden.

Obwohl gemäß der Lärmkartierung (EU-Umgebungslärmrichtlinie) nur geringe Betroffenheiten entlang der Bestandstrasse sowohl im IST- als auch im Prognosezustand bestehen, sollten im Rahmen des vorgeschlagenen Ausbaus der B 20

- passive Lärmschutzmaßnahmen angeordnet werden (Lärmsanierung im Sinne der Lärmvorsorge). Damit können wesentliche Verbesserungen erreicht werden.
- Zugleich können damit die prognostischen Belegungszunahmen, die allerdings lärmtechnisch als gering anzusehen sind und die höher anzusetzenden Lärmbedingungen Bad Reichenhalls als Kurort berücksichtigt werden.

#### ***Maßnahmenpriorität 2***

Die Straßenverbindung zwischen B 20 und 21 belastet die obere Stadt mit Durchgangsverkehr und führt dementsprechend zu relativ hohen Lärm- und Luftschadstoffbelastungen.

- Als alternative Variante zum Stadtbergtunnel könnte hier eine neue Verbindung der B 21 südlich der Eisenbahntrasse inklusive deren Querung durch eine Brücke mit anschließenden Parallelrampen im Bereich unterhalb des Gollings hergestellt werden. Dabei wird vorgeschlagen, die Zufahrt ab B 20 im Zuge der für die Errichtung des Stadtbergtunnels geplanten Baustraße anzuordnen. Falls technisch erforderlich, kann das auch teilweise als Galeriebau ausgeführt werden.

Damit kann auch die dringend benötigte Schließung des Bahnüberganges am Wappachweg erfolgen, damit die Gemeinde Bayerisch Gmain –als Teil des Kurbezirkes- im 30-Minuten-Takt mit der Bahn erreicht werden kann.

**Maßnahmenpriorität 3**

Zur Wirkungssicherung des vorgeschlagenen Ausbaus der Bestandstrassen der beiden Bundesstraßen und damit zur Gewährleistung einer hohen Stadtqualität in Bad Reichenhall sollten flankierend weitere Maßnahmen durchgeführt werden, wie die

- Umgestaltung (städtebauliche Integration) der Münchner Allee,
- Umgestaltung (Optimierung bzw. Teilrückbau des Knotenpunkts der B 20/21 an der Kretabrücke) sowie
- Umgestaltung des KP Stachus (ggf. Kreisel) realisiert werden.

**Kostengrobschätzung (in €):**

Maßnahmenpriorität 1	10 – 14 Mio.	12 Mio.
Maßnahmenpriorität 2	6 – 10 Mio.	8 Mio.
Maßnahmen 1 + 2	16 – 24 Mio.	20 Mio.
Investition Kirchholtunnel z. Z.:		166 Mio.
Einsparung durch alternative Maßnahmen		146 Mio.
Maßnahmenpriorität 3	10 – 14 Mio. €	12 Mio. . €
Einsparung gegenüber Tunnel gesamt, wenn gegengerechnet		134 Mio.

**TEIL B Detaillierte Projektwirkungen**

**Folgende Felder dann ausfüllen, wenn entsprechende Kenntnisse vorhanden sind. Vorteile jeweils beschreiben im Vergleich zur offiziellen Variante.**

**Allgemeine Aspekte:****Verkehrliche Situation:**

Das Verkehrsaufkommen stellt sich nicht so dar, wie im Verkehrsgutachten zur Planfeststellung angegeben. Nach den offiziellen Straßenverkehrszählungen

([http://www.baysis.bayern.de/content/verkehrsdaten/SVZ/strassenverkehrszaehlung\\_n.aspx](http://www.baysis.bayern.de/content/verkehrsdaten/SVZ/strassenverkehrszaehlung_n.aspx)) der B20 und B21 ergeben sich hier auch bei den DTV<sup>w</sup>-Werten erhebliche niedrigere Verkehrsbelastungen, der Anteil Schwerverkehr ist teilweise gravierend niedriger, im Gutachten ist er um bis zu 100% überhöht!

Der DTV-Wert für die einstreifige B20/21 Umgehungsstraße Bad Reichenhall wurde laut SVZ 2010 mit 20.190 Fahrzeugen angegeben. Der Anteil Schwerverkehr liegt bei 1.498 Fahrzeugen, also 7,4%. Die Angaben im Gutachten der Behörde von Prof. Dr.-Ing Kurzack geben hier als DTV<sup>w</sup> 23.500 und für den Schwerverkehr einen Anteil von 3.280, also 14% an, was aus den Zahlenreihen der amtlichen SVZ über Jahrzehnte nicht nachvollziehbar ist!

Die bestehende Umgehungsstraße von Bad Reichenhall –B20/21- ist zweifelsohne stark belastet, aber keinesfalls unzumutbar überlastet. Mit relativ einfachen Maßnahmen an der Bestandstrasse ist eine Erhöhung der Verkehrsqualität möglich. Davon abgesehen ist aus verkehrstechnischer Sicht eine weitere neue Umfahrung nicht erforderlich und außerdem ökonomisch nicht darstellbar. Noch dazu als Tunnel, der nach alten Schätzungen mit 163 Mio Euro veranschlagt wurde.

Die Fertigstellung des Ettendorfer Tunnel im Jahre 2012 –auch im Bereich des staatlichen Bauamtes Traunstein- hat gezeigt, dass hier Kostensteigerungen bis 100% durch-

<p>aus üblich sind. Zudem ergeben sich aus aktuellen Angaben des BMVBS zu den Kosten der Variante Högl-Tunnel der A 8, dass die 163 Mio. Euro bei einer Neuberechnung sicherlich deutlich überschritten werden.</p> <p>Erreichbarkeitsdefizite sind jetzt und auch zukünftig nicht erkennbar, das im Planfeststellungsverfahren behandelte Projekt dient nur einer geringen Entlastung der Kurstadt Bad Reichenhall von Lärm und Luftschadstoffen. Die in den Unterlagen unterstellte höhere Entlastung wurde aber darin bisher nicht schlüssig nachgewiesen.</p> <p><b>Mit dem alternativen Vorschlag werden die verkehrstechnischen Ziele ebenso erreicht</b>, die Lärmentlastung der Anwohner kann hier, wie auch beim beantragten Planfeststellungsverfahren nur durch effektive Schallschutzmaßnahmen erreicht werden.</p> <p><b>Abbau raumordnerischer Defizite</b></p> <p>keine Maßnahmen erkennbar oder notwendig</p>	
<p><b>Umweltwirkungen</b></p> <p><b>Klimaschutz/Energieeinsparung</b></p> <p>Laut Planfeststellungsunterlagen ist die Tunnelvariante 5,110 km lang, die gleiche Strecke errechnet sich bis zum vorgeschlagenen Kreisverkehr am Festplatz in Bad Reichenhall. Hier ist also kein Vorteil der Tunnelvariante erkennbar.</p> <p>Dazu kommt dann der Neubau für den Anschluss der B20 im Bereich der bisher geplanten Baustraße in Länge von ca 0,600 km. So dass die vorgeschlagene Straßenführung insgesamt nur 5,710 km beträgt, 0,6 km länger als die geplante Tunnelvariante.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Regionale/lokale Schadstoffminderung</b> Die Luftschadstoffe bleiben wie bisher relativ eng an den bisherigen Straßenverlauf gebunden. Weitere Schadstoffreduktion ist nur mit hoheitlichen Maßnahmen zu erreichen, die sich hier auf jeden Fall anbieten. Die schwer belastete obere Stadt, wird durch die Alternativvariante auf jeden Fall erheblich von Lärm und Schadstoffen entlastet, und kann durch den Erhalt des Naherholungsgebietes „Golling“ auch weiterhin vom Luftaustausch dort profitieren.</li> <li>• <b>Natur- und Landschaftsschutz</b> Bei dem Vorschlag werden auch keine Landschaftsschutzgebiete, Natura 2000, Schutzwald nach Art 10 BayWaldG und FFH-Gebiete beeinträchtigt, wie im begonnenen Planfeststellungsverfahren. Dort werden laut Unterlage 19.1.1 für die ganzen Knotenbauwerke, Anschlussstellen und Brücken zusätzlich mehr als 15 ha versiegelt oder überbaut. Der Stadtrat von Bad Reichenhall hat im Juni 2011 folgendes beschlossen: „Es muss sichergestellt sein, dass die Bad Reichenhaller Solequellen während der Bauzeit und später nicht beeinträchtigt werden. Sollten auch nur die geringsten Bedenken bestehen, ist von der Baumaßnahme abzusehen.“ Im Erläuterungsbericht und dem geologischen Gutachten wird das zwar auch „mit hoher Wahrscheinlichkeit“ ausgeschlossen, es kann aber keine Garantie dazu abgegeben werden. Bei der vorgeschlagenen Variante wird nur im geringen Maße zusätzliche Fläche versiegelt oder überbaut, nur die 0,6 km lange Anbindung der B20 vom Festplatz an der B21 bedingt eine Flächenversiegelung von weniger als einem Hektar, auch das Lärmschutzsystem versiegelt in geringem Ausmaß Grundfläche. Die Anbringung von entsprechend dimensionierten Lärmschutzelementen kann das ausgleichen, und zusätzlich vertikale „Grünfläche“ erzeugen.</li> </ul>	<p>Oberziel des BVWP 2015 ist laut BMVBS eine „Reduktion von Klimagasen“.</p> <p>Oberziel des BVWP 2015 ist laut BMVBS eine „Reduktion der Emission von Schadstoffen“ in der Region: Trägt der Straßenbau zur Erhöhung oder Senkung der Schadstoffkonzentration bei? Sind Grenzwerte (PM10/ NO2: Stickstoffdioxid) tangiert?</p> <p>Oberziel des BVWP 2015 ist die „Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft“. Konkret wird genannt: „Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs“ und „Kein weiterer Verlust unzerschnittener Räume“</p>

<p><b>Verbesserung der Verkehrssicherheit (= „Oberziel“ BVWP 2015)</b></p> <p>Bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit ist nur die eingangs erwähnte UH 23 an der Salzburger Straße relevant. Auch die Einmündung der BGL4 enthält einen gewissen Unfallschwerpunkt, der durch einen gering dimensionierten Kreisverkehr an dieser Stelle beseitigt werden kann.</p>	<p>Wenn Alternative zu Ortsumgehungen: Auf OU wird meist schneller gefahren. Dadurch kann die Unfallschwere steigen.</p> <p>Verkehrssicherheit kann durch andere Maßnahmen verbessert werden</p>
<p><b>Verbesserung der Lebensqualität in Regionen und Städten</b></p> <p>Die Lärminderung kann durch die Maßnahmen der bisherigen Planung nicht begründet und nachgewiesen werden. Es sind sowohl bei der Plan- als auch bei der Alternativvariante- zusätzliche technische Schallschutzmaßnahmen erforderlich, die gesetzlich nicht vorgeschrieben sind. Hier muss geprüft werden, inwiefern dort Lärmvorsorge für die betroffenen Siedlungsteile einer Kurstadt gesetzlich möglich werden</p> <p>Da u. a. die Wirtschaft der Kurstadt (Handel, Dienstleistung etc.) maßgeblich vom Ziel- und Quellverkehr lebt, sollte dieser nur beschränkt reduziert werden. Daher kann es nicht Planungsziel sein, die Belegung der Münchner Allee, wie beim KT-Konzept vorgesehen, als störenden Durchgangsverkehr zu definieren und dementsprechend stark zurück zu nehmen. Mit einer Umgestaltung bzw. städtebaulichen Dimensionierung der Münchner Allee, einschließlich deren dementsprechender Einbindung in das übergeordnete Straßennetz, kann bei gleichzeitiger Förderung des Fuß- und Radverkehrs die Lärm- und Schadstoffbelastung und somit die Stadt- und Aufenthaltsqualität in der Kurstadt wesentlich verbessert werden. Dabei sind die Verdrängung des teilweise vorhandenen echten Durchgangsverkehrs und die stadtverträgliche Abwicklung des notwendigen Quell- und Zielverkehrs anzustreben. Daneben ist die Rolle des ÖPNV weiter zu stärken. Besonders hinsichtlich der Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs ist dabei auf die bereits großen Erfolge der Berchtesgadener Land Bahn zu verweisen, wo allein von 2011 zu 2012 mit 980.000 Fahrgästen das Fahrgastaufkommen um 8 % gesteigert wurde. Im Übrigen müssen solche Mobilitätsveränderungen in die Kfz-Verkehrsprognose eingehen, was bei der Prognose für den KT offenbar nicht erfolgt ist.</p> <p>Natürlich sind die Gegebenheiten nicht immer vergleichbar, aber in Bad Wörishofen hat man konsequent den Individualverkehr zu Gunsten der Fußgänger zurück gedrängt und entschleunigt. Dort ist flächendeckend um die Fußgängerzone „Zone 30“ angeordnet, teilweise sogar „verkehrsberuhigter Bereich“. Bei konsequenter Überwachung und Ahndung, werden die Verkehrsbeschränkungen in dieser Kurstadt jetzt auch eingehalten.</p> <p>Die o. g. Aspekte sind im Rahmen eines integrierten Verkehrsentwicklungsplans für die Kurstadt und Bayrisch Gmain umfassend zu behandeln. Dazu gehören muss die Rückkopplung auf die Entwicklungsstrategie des übergeordneten Straßennetzes, insbesondere der B 20/21, aber auch der Autobahnen.</p> <p>Leider hat gerade der Stadtrat eine Empfehlung aus der Bürgerversammlung zurückgewiesen, den Bundesverkehrsminister zu bitten, mit seiner Kollegin aus Österreich eine Mautbefreiung bis nach Grödig zu verhandeln. Dadurch könnten etwa 2.500 DTV-Werte für die Kurstadt vermieden werden. Aber der Stadtrat ist der Auffassung, dass man nicht auf die 2.500 potentiellen Kunden verzichten kann. Und wenn Handel und Gewerbe darauf drängen, muss der Verkehr hier möglich sein, er muss nur so gestaltet werden, dass in der Stadt ein gewisser Komfort und Ruhe erreicht wird. Daher ist die o. g. Umgestaltung der Münchner Allee zielführend, aber die in der Prognose zum KT angenommene Verlagerung von 6.000 Kfz von der Münchner Allee auf die B20/21 bzw. in den KT entscheidend zu hinterfragen.</p>	<p>Trägt der offizielle Vorschlag oder die Alternative zu Lärminderung und einer (flächenhaften!) Entlastung der Ortskerne von Verkehr und Lärm bei? Bewirkt der Straßenbau eine Einhaltung von Grenzwerten oder nur eine Umverteilung oder sogar Erhöhung des Lärms? Welche zusätzlichen Maßnahmen werden gebraucht? Wie kann die Aufenthaltsqualität verbessert werden?</p>

<p><b>Weitere Aspekte bzw. Anmerkungen</b> Die vorgeschlagene Maßnahme ist mit relativ geringen Mitteln umzusetzen, erfordert normalen Planungsaufwand, und Widersprüche gegen eine Genehmigung dürften nur in geringem Umfang zu erwarten sein, so dass auch die Planungs- und Genehmigungsphase recht schnell abgeschlossen werden könnte.</p>	<p>Schnellere Umsetzbarkeit, bessere Finanzierbarkeit (niedrigere Kosten)...?</p>
<p><b>Kosten</b> Eine Finanzierung von nur 10% der für das im Planfeststellungsverfahren vorgesehenen Kosten kann keine gravierenden Probleme bereiten.</p>	<p>Detaillierte Schätzungen müssen die Landesverwaltungen machen.</p>

