

German Zero - Bundestreffen Mannheim

4. August 2022



Öhringen klimaneutral bis 2035.

Autobahnausbau im Kontext von Klimakrise, Politik,
Finanzwirtschaft und Bahn am Beispiel A6 durch Öhringen

Bürgerinitiative Klimaentscheid Öhringen



- Entscheidung, einen Bürgerentscheid nach § 21 der Gemeindeordnung Baden-Württemberg zu beantragen
- Start Unterschriftensammlung am 28. August 2021
- Übergabe von 1783 Unterschriften am 25.1.2022
- Gemeinderat nimmt am 22.3.2022 das Bürgerbegehren an
- Teil der bundesweiten Bewegung German Zero



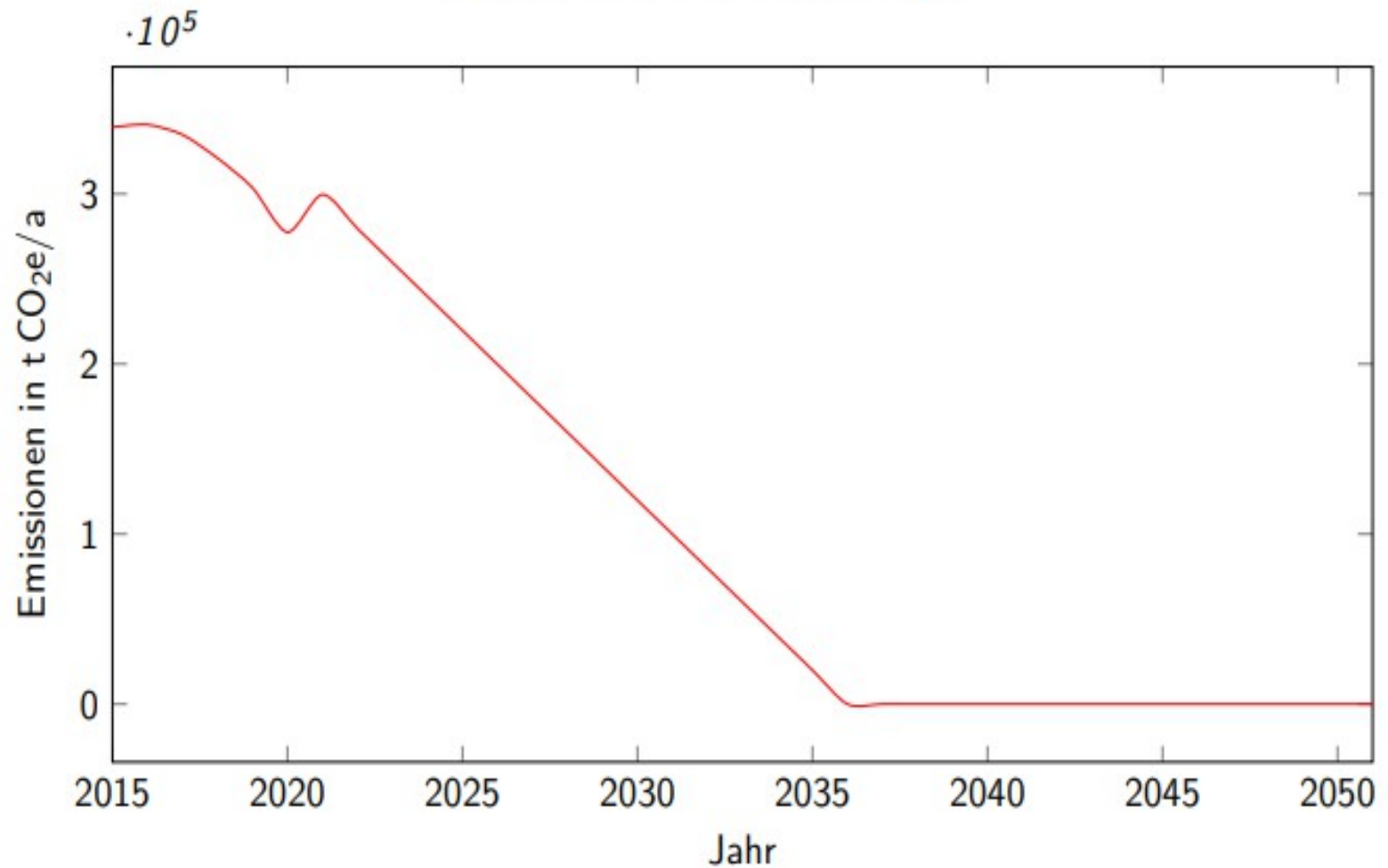
Öhringen



Öhringen klimaneutral bis 2035 -
Geht das überhaupt?

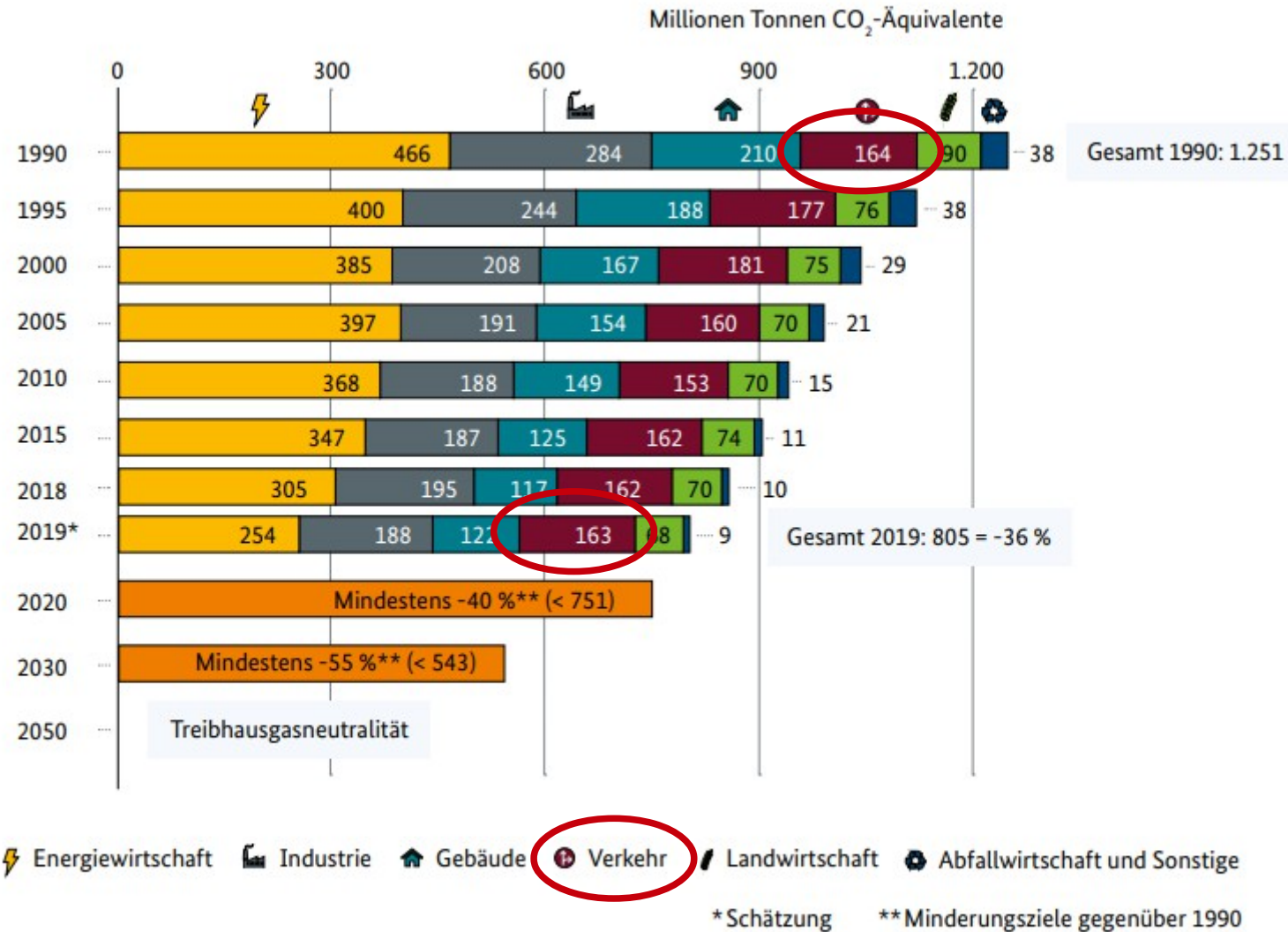
Öhringen klimaneutral bis 2035

Reduktionspfad der Treibhausgas-Emissionen von Öhringen bis zur Klimaneutralität



Segment Verkehr

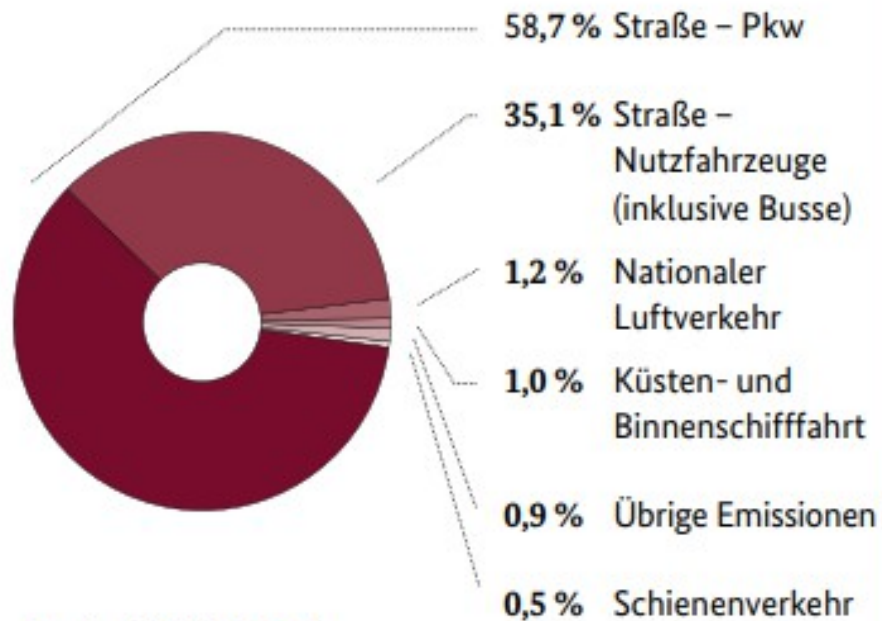
Abbildung 13: Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Deutschland nach Sektoren (ohne LULUCF)



Quellen: UBA (2020a), UBA (2020b)

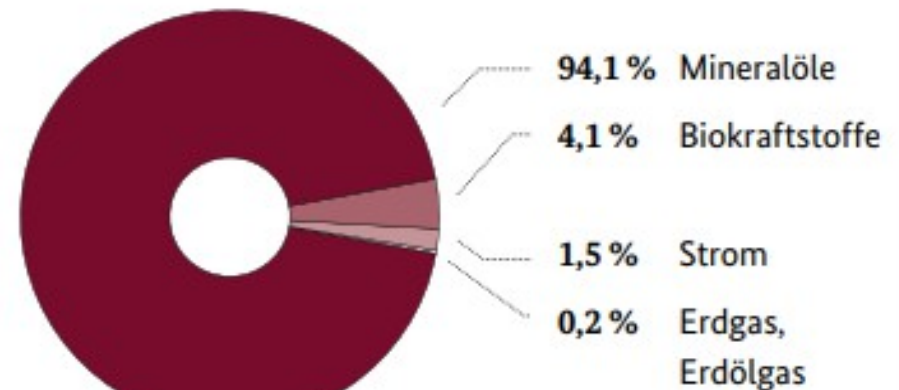
Emissionen im Sektor Verkehr

Abbildung 25: Emissionsquellen Verkehr
(ohne CO₂ aus Biokraftstoffen) (2018)



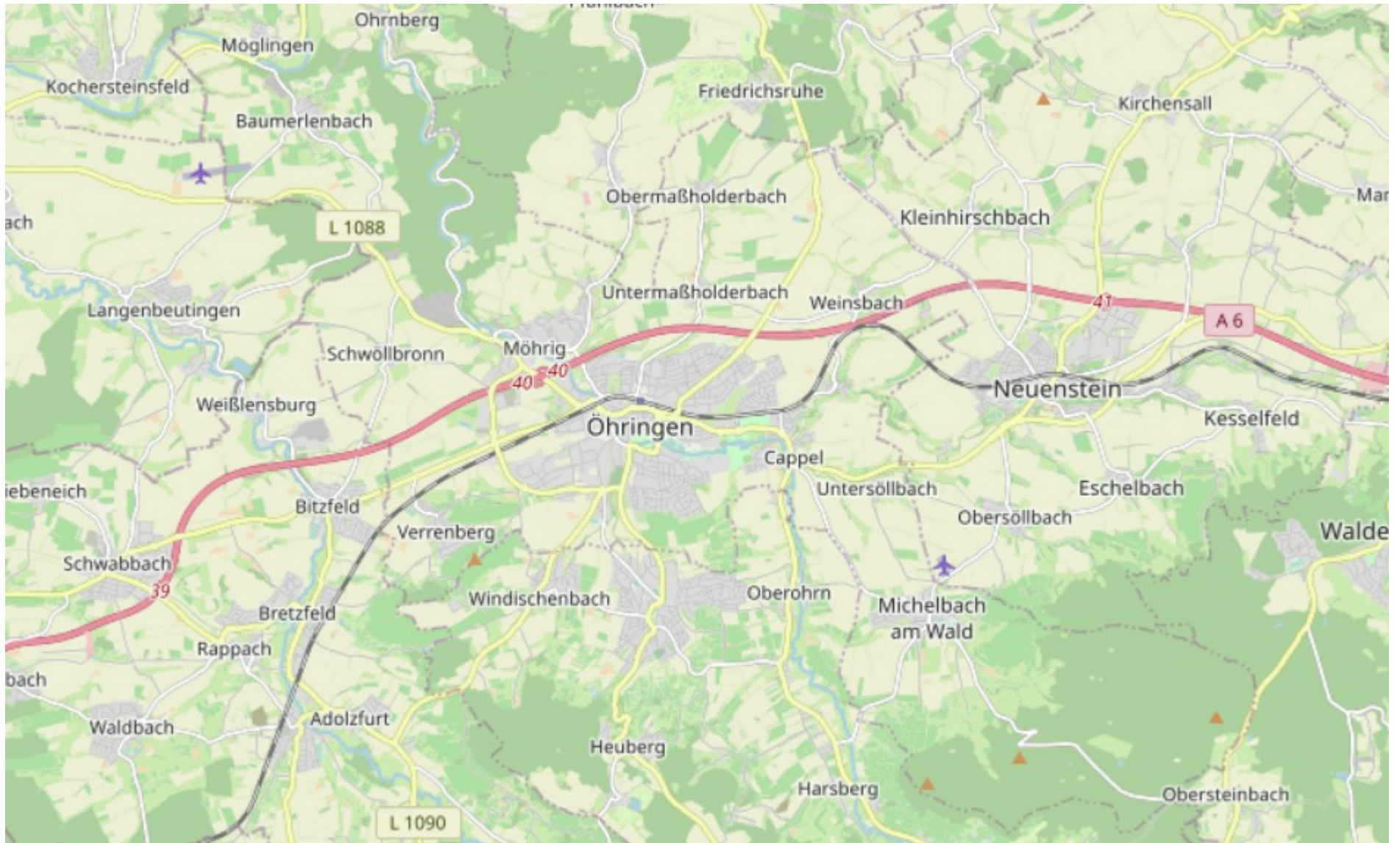
Quelle: UBA (2020a)

Abbildung 26: Endenergieverbrauch nach Energieträgern Verkehr (2018)



Quelle: BMWi (2020)

Öhringen – die A6 und die Hohenlohebahn



Die A6

Die Politik sagt:

„Die A6 zwischen Weinsberger Kreuz und der bayerische Grenze muss ausgebaut werden, weil der Verkehr bis 2030 um 30% zunehmen wird.“



Länge 64,4 km

Baukosten ca. 1,1 Mrd. €

Automatische Zählstellen auf der A6

Automatische Verkehrszählung

PDF

Filter

A5 A6 A7 A8 A81 A96 A98 A656 A861 A864

B3 B10 B14 B19 B27 B28 B28a B29 B29n B30

L75 L83 L87 L98 L104 L113 L113n L122 L123 L125

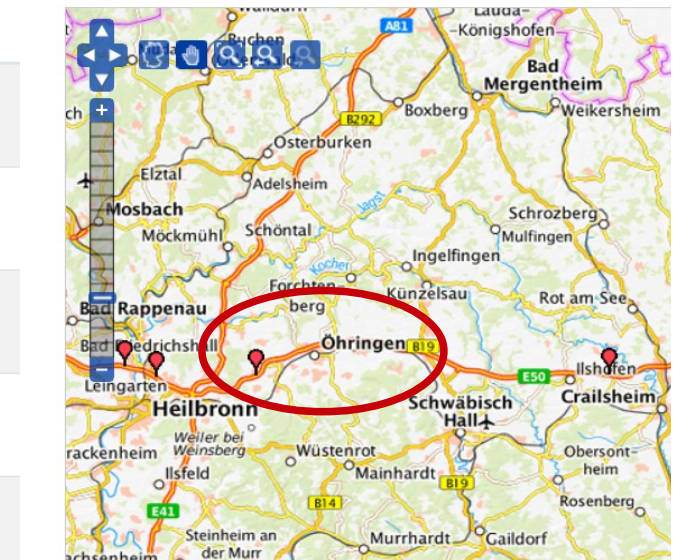
Bundesautobahn Bundesstraße Landesstraße

- AA BC BL CW

EM ES FDS FN FR

Alle einblenden Auswahl zurücksetzen










Straße	Zählstelle	DTV KFZ	DTV SV	SV-Anteil %	Zähljahr
A6	Name: Hockenheim SVZ-Zählstellen-Nr.: 66171025	70414	14443	20,50	2020
A6	Name: Walldorf SVZ-Zählstellen-Nr.: 67171016	63910	15448	24,20	2020
A6	Name: Neckarsulm 1 SVZ-Zählstellen-Nr.: 68211059	73881	17272	23,40	2020
A6	Name: Schwabbach SVZ-Zählstellen-Nr.: 68221091	50846	13188	25,90	2020
A6	Name: Reussenberg SVZ-Zählstellen-Nr.: 68251095	40125	12925	0,32	2020




Quelle: svz-bw.de

Klassifizierung des Verkehrs

Erfassungsarten nach TLS

1	2	5+1	8+1		
Kfz	Pkw-ähnlich	nicht klassifizierbare Kfz	nicht klassifizierbare Kfz		
		Pkw-Gruppe	Motorräder		
			Pkw o. Anhänger		
			Lieferwagen o. Anhänger		
			Pkw mit Anhänger	Pkw mit Anhänger	
	Lkw-ähnlich	Lkw > 3,5t o. Anhänger	Lkw > 3,5t o. Anhänger		
		Lkw > 3,5t m. Anhänger / Sattelkraftfahrzeuge	Lkw > 3,5t m. Anhänger		
			Sattelkraftfahrzeuge		
		Busse	Busse		



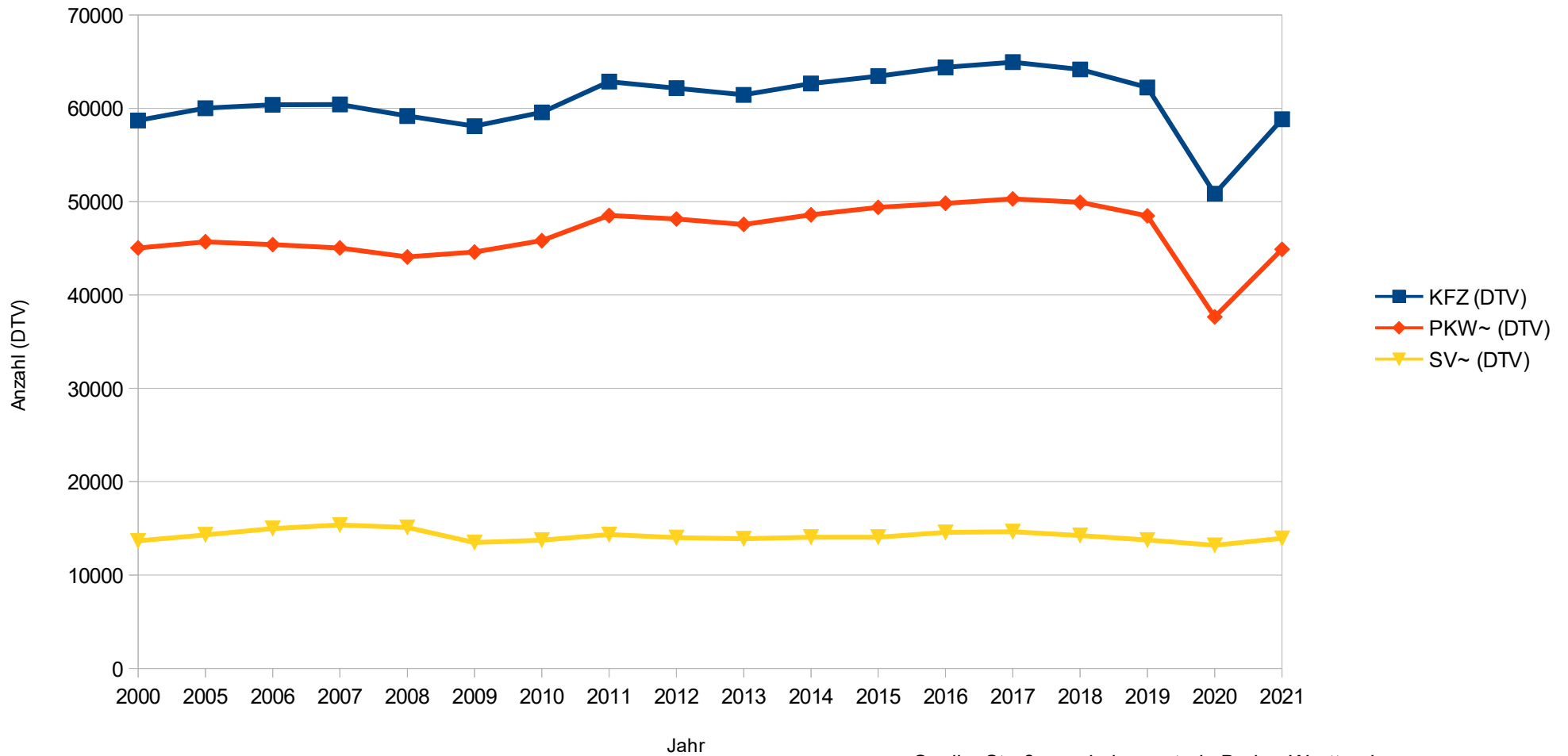
} SV

SV: Schwerverkehr (Kfz > 3,5t zGG)

LKW-ähnlich: SV + PKW mit Anhänger

Öhringen – Verkehrsentwicklung auf der A6

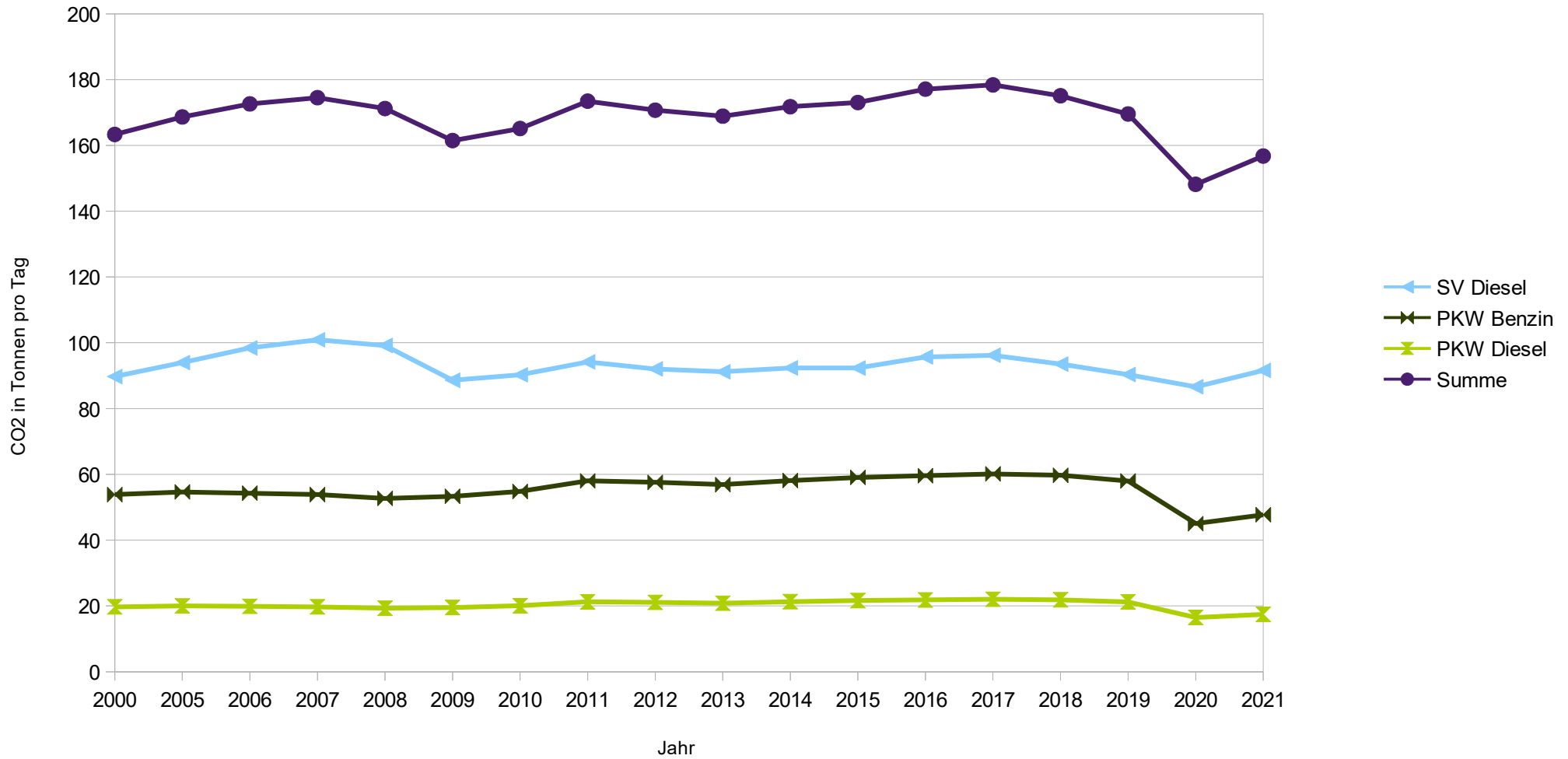
Verkehrsaufkommen auf der A6 bei Öhringen



Quelle: Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg und Verkehrsministerium BW

Öhringen - CO2 Emissionen auf der A6

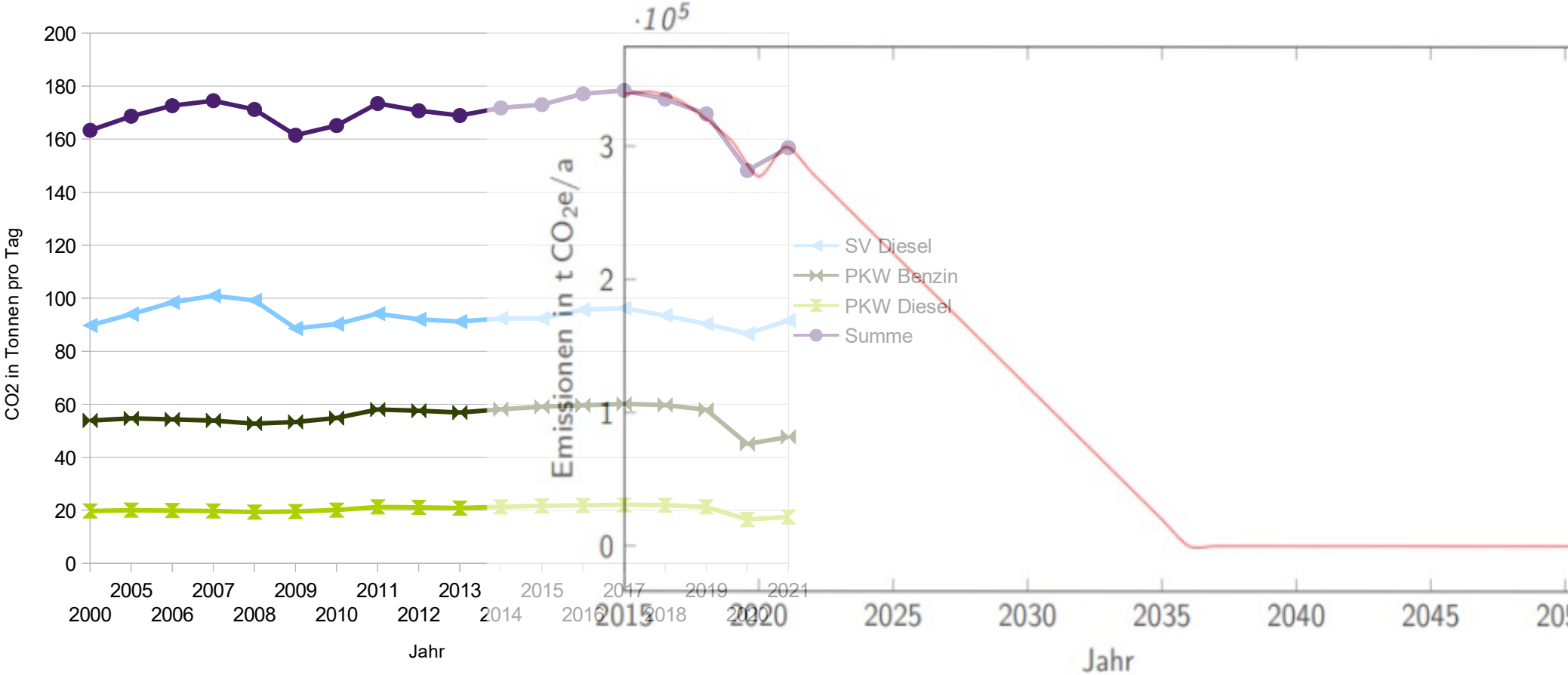
CO2 Emissionen pro Tag auf der A6 Gemarkung Öhringen



CO2 Emissionen – das wollen wir

Reduktionspfad der Treibhausgas-Emissionen von Öhringen bis zur Klimaneutralität

CO2 Emissionen pro Tag auf der A6 Gemarkung Öhringen



Autobahn: ca. 160 to CO2/d
 Stadtgebiet: ca. 60 to CO2/d

Öhringen an der A6

Streckenlänge A6 auf Öhringer Gemarkung: 8,4 km

- CO₂-Emissionen: **ca. 160 t pro Tag**
- Kraftstoffverbrauch: **ca. 100.000 l pro Tag**

Klimavision

Verkehr	Zeile	Endenergie 2018 (MWh/a)	Beförderungsleistung 2018 (Pkm/a)	Transportleistung 2018 (tkm/a)	Energiebedingte Emissionen 2018 (t CO ₂ e/a)	Maßnahme	Anzahl	Endenergie 2035 (MWh/a)	Beförderungsleistung 2035 (Pkm/a)
Gesamt	1	376.174	414.632.665	953.879.559	95.778			80.373	293.002.290
Planung	2					Verkehrswende			
Fuß- und Radverkehr	3		17.793.020						28.345.577
Fußverkehr	4		8.896.510						11.338.231
	5					Fußgängerfreundliche Infrastruktur			
Radverkehr	6		8.896.510			Kauf von Lastenrädern	1.243		17.007.346
	7					Ausbau Radinfrastruktur			
Straßenverkehr	8	328.840	359.075.809	357.475.096	83.310			61.527	220.710.268
	9					Ausbau Ladesäulen			
Personenverkehr	10	168.218	359.075.809		42.880			24.942	220.710.268
Motorisierter Individualverkehr	11	161.098	331.306.518		41.103	Kauf von E-Pkw	7.841	18.155	158.735.232
inner- und außerorts	12	67.191	148.870.240		17.142			6.324	71.326.553
Autobahn	13	93.907	182.436.278		23.961			11.831	87.408.678
Linienbusse (ÖPNV)	14	7.119	27.769.291		1.777	Kauf von E-Bussen	86,6	6.788	61.975.036
	15					Ausbau Businfrastruktur			
Güterverkehr	16	160.622		357.475.096	40.430			36.585	
	17					Oberleitung-Infrastruktur			
Leichte Nutzfahrzeuge	18	23.388		3.193.614	5.887	Kauf von E-LNF	651	5.467	
inner- und außerorts	19	8.004		1.340.246	2.015			1.719	
Autobahn	20	15.383		1.853.368	3.872			3.748	
Schwere Nutzfahrzeuge	21	137.234		354.281.482	34.543	Kauf von Lkw (BEV/FCEV)	325	31.118	
inner- und außerorts	22	11.274		29.819.244	2.838			2.207	
Autobahn	23	125.961		324.462.239	31.705			28.911	

Klimavision

Transportleistung 2035 (tkm/a)	Energiebedingte Emissionen 2035 (tCO ₂ e/a)	Investitionen gesamt (€)	Investitionen pro Jahr (€/a)	Benötigte (davon neue) Stellen (VzÄ)	Änderung der Emissionen (tCO ₂ e/a)	Änderung der Emissionen (%)	Vermiedene Klimakosten 2022-2050 (€)	Zelle
535.516.330	6.341	498.715.472	38.949.918	481 (-24,6)	-89.437	-93,4	348.273.550	1
5.107.996	392.923			3,5 (3,5)				2
		6.664.847	512.681	11 (11)				3
								4
		1.471.763	113.213	0,56 (0,56)				5
		3.715.212	285.786					6
		1.477.872	113.682	0,56 (0,56)				7
219.322.854	2.072	385.120.994	30.211.881	432 (-68,5)	-81.238	-97,5	317.375.913	8
		4.883.501	375.654	1,9 (1,9)				9
	675	298.429.227	22.956.094	167 (93,2)	-42.205	-98,4	164.995.985	10
	675	204.179.665	15.706.128		-40.428	-98,4	158.039.836	11
	279				-16.863	-98,4	65.919.838	12
	396				-23.565	-98,3	92.119.998	13
	0	88.766.758	6.828.212	165 (91,2)	-1.777	-100	6.956.149	14
		5.482.803	421.754	2,1 (2,1)				15
219.322.854	1.397	81.808.266	6.880.133	263 (-164)	-39.033	-96,5	152.379.928	16
		7.633.462	587.189	2,9 (2,9)				17
1.959.388	212	35.953.490	2.765.653		-5.675	-96,4	22.151.655	18
822.285	72,6				-1.943	-96,4	7.582.949	19
1.137.103	140				-3.732	-96,4	14.568.706	20
217.363.466	1184	45.854.777	3.527.291	260 (-164)	-33.358	-96,6	130.228.273	21
18.295.097	97,3				-2.741	-96,6	10.698.823	22
199.068.369	1.087				-30.618	-96,6	119.529.450	23

Empfehlung

Verkehr ⁵	Maßnahme	CO ₂ e-Änderung (t/a)
Straße	Verlagerung auf Schiene und ÖPNV, Förderung von Rad- und Fußverkehr, Elektrifizierung PKW und Bus	-81.200
Schiene	Elektrifizierung von Dieselloks, zusätzliche Eisenbahnen	-1.230

Aus dem GZ 1,5 Grad Gesetzespaket

Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz – FStrAbG)

§ 1

- (1) ¹Bau und Ausbau der Bundesfernstraßen sind Hoheitsaufgaben des Bundes. ~~Das Netz der Bundesfernstraßen wird nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgebaut, der diesem Gesetz als Anlage 2 beigelegt ist.~~ ²Zur Förderung der Verkehrswende hin zu einem klimaneutralen Personen- und Güterverkehr ist der Neu- und Ausbau von Bundesfernstraße zu vermeiden. ³Ein Ausbau des Netzes der Bundesfernstraßen ist nur nach Maßgabe des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen in Anlage 2 zu diesem Gesetz und den Vorschriften dieses Gesetzes zulässig.
- (2) ¹Die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben ~~entsprechen den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes~~ ²müssen zur Gewährleistung eines flächendeckenden Verkehrsnetzes, welches das Verkehrsbedürfnis der Bevölkerung erfüllt, erforderlich sein. ²Erforderlich im Sinne von Satz 1 sind Bau- und Ausbauvorhaben, die nicht durch Schienenverkehr ersetzt werden können und nach dem Gesetz zur Bedarfsplanung betreffend die Bundesverkehrswege (Bundesverkehrswegeplan) zugelassen sind. ³Die Feststellung des Bedarfs ist für die Linienbestimmung nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes und für die Planfeststellung nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes verbindlich.
- (3) ¹Vorhaben, die in Anlage 1 dieses Gesetzes aufgeführt und noch nicht beendet sind, werden endgültig aufgegeben. ²Unbeschadet dessen ist § 77 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit der Maßgabe anzuwenden, dass in begründeten Einzelfällen einzelne Vorhaben beendet werden können. ³Ein solcher Einzelfall ist anzunehmen, soweit dies zum Wohl der Allgemeinheit unter Berücksichtigung der ökologischen und ökonomischen Kosten erforderlich ist.

- Warum soll die A6 zwischen Kreuz Weinsberg und der bayerischen Grenze auf 6 Fahrspuren erweitert werden?
- Die Autobahn – ein Geschäftsmodell

ÖPP (PPP) – ein Geschäftsmodell

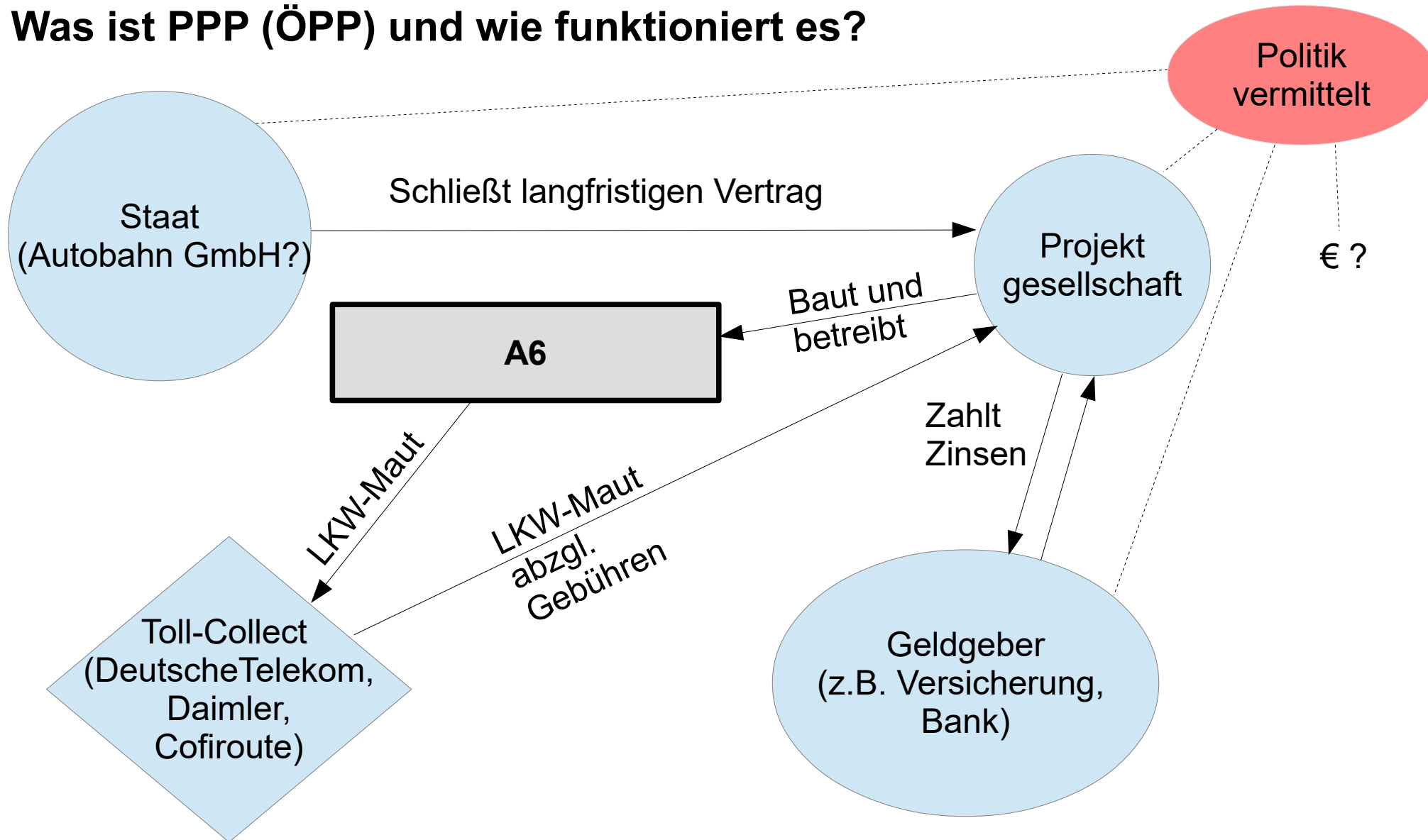
ÖPP = Öffentlich Private Partnerschaft (PPP = Public Private Partnership)

- Aus Wikipedia:

ÖPP ist eine vertraglich geregelte Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und Unternehmen der Privatwirtschaft in einer Zweckgesellschaft. Ziel von ÖPP ist die Arbeitsteilung, wobei der private Partner die Verantwortung zur effizienten Erstellung der Leistung übernimmt, während die öffentliche Hand dafür Sorge trägt, dass gemeinwohlorientierte Ziele beachtet werden.[2]

PPP – Private Public Partnership

Was ist PPP (ÖPP) und wie funktioniert es?



„Der Autobahnausbau ist wirtschaftlich, wenn der Verkehr um 30% zunimmt.“

- => Mauteinnahmen reichen nicht zur Finanzierung und müssen weiter gesteigert werden (PKW-Maut oder mehr LKW-Verkehr)
- => Politik verhindert die Elektrifizierung der Bahn
- => Problem: wirkt der Klimaneutralität entgegen

Mittwoch, 27. Februar 2013, von 17.00 bis 19.00 Uhr,
Vorstandssaal der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag,
Raum 3N008 Reichstagsgebäude, Berlin

17.00 Uhr **Begrüßung**

Christian Freiherr von Stetten MdB
Vorsitzender Parlamentskreis Mitte und der CDU/CSU-
Fraktion im Deutschen Bundestag

17.10 Uhr **Podiumsdiskussion**

Teilnehmer *Wim Blaisse*
Geschäftsführer und Gesellschafter des niederländischen DIF
Infrastructure Fund III

Dr. Frank-Peter Hansen
Vorsitzender der Beschlusskammer 4 (Energiefragen) der Bun-
desnetzagentur

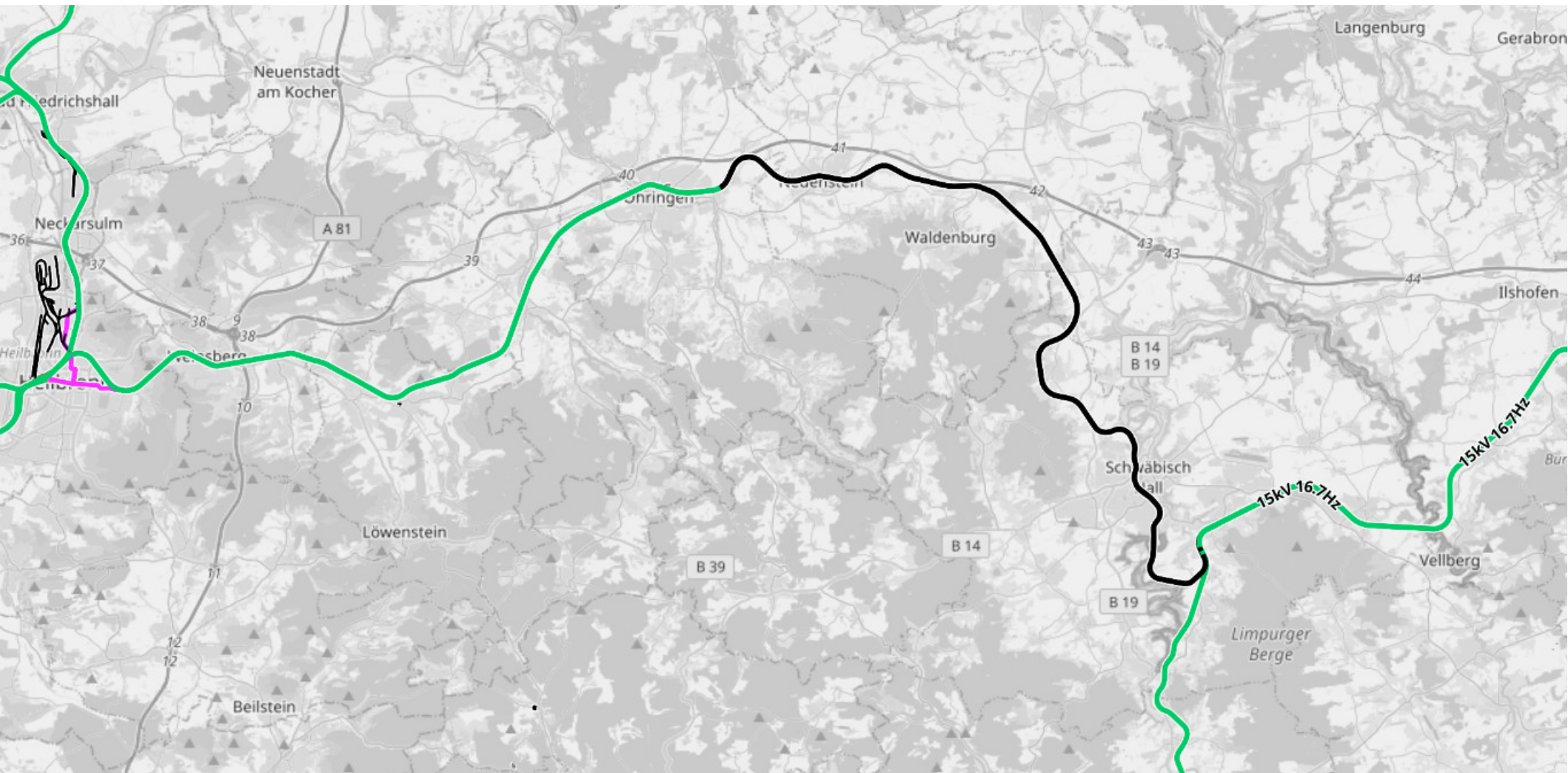
Karl-Heinz Heller
Direktor ÖPP Deutschland AG mit Schwerpunkt Bundesprojekte

Tim Ockenga
Leiter Kapitalanlagen des Gesamtverbandes der Versiche-
rungswirtschaft (GDV)

MinDirig Franzjosef Schafhausen
Unterabteilungsleiter Energiewende im Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

**Von der Bürgerbahn zur Investorenbahn – die Autobahn
ein Investorenmodell, kein Infrastrukturprojekt**

A6 und Hohenlohebahn



www.openrailwaymap.org

Die Hohenlohebahn – Wo ist das Geld?

Weitere 340 Kilometer Strecke unter Strom

Für 357 Millionen Mark werden vier Bahnlinien elektrifiziert

Von unserem Redaktionsmitglied

VILLINGEN/SCHWENNINGEN (cke) - Erfolgreiche Verhandlungen zwischen dem Land und der Deutschen Bundesbahn haben ergeben, daß in den kommenden Jahren vier weitere Bahnlinien mit einer Gesamtlänge von 340 km für 375 Millionen Mark für den elektrischen Zugbetrieb ausgebaut werden sollen. Das Land wird sich mit einem Baukostenzuschuß von 82 Millionen oder 23 Prozent der Bausumme beteiligen. Das teilte Verkehrsminister Dr. Eberle in dem Bad Dürrheimer Bundestagsabgeordneten Dr. Hansjörg Häfele mit. Zudem wird als 5. Linie ab 1981 die Strecke Goldshöfe-Crailsheim-Ansbach ohne Landeszuschuß elektrifiziert.

Die für den Ausbau vorgesehenen Strecken sind Basel-Lindau und Singen-Schaffhausen mit einer Streckenlänge

von 196 km, Gesamtinvestitionen von 180 Millionen bei einem Baukostenzuschuß des Landes von 21 Millionen Mark (12 Prozent), Heilbronn-Crailsheim (88 km, 128 Millionen, Landesanteil 47 Millionen, 37 Prozent), Marbach-Backnang (14 km, 15 Millionen, Landesanteil 9 Millionen, 60 Prozent), sowie Backnang-Schwäbisch-Hall-Hessental (42 km, 34 Millionen, Landesanteil 5 Millionen, 15 Prozent).

Wichtigstes und teuerstes Vorhaben ist die Elektrifizierung der Strecke Basel-Lindau und des Anschlusses der bereits elektrifizierten Strecke Stuttgart-Singen ans schweizerische Bahnnetz ab Schaffhausen. Die Elektrifizierung bringt eine wirkungsvolle Alternative für den zurückgestellten Hochrhenausbau, sowie die Möglichkeit einer Verbesserung im Personenverkehr zwischen Lindau und Basel.

Artikel aus der SZ 1981



Was machen wir jetzt?

Was können wir gemeinsam tun, um den Autobahnausbauwahnsinn zu stoppen?

Danke fürs Zuhören!