

Herrn
Bundesminister für Digitales und Verkehr
Volker Wissing MdB
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

31.05.2022

Verkehrsprojekt B16 – autobahnähnlicher Ausbau von Neuburg bis Autobahnanschlussstelle A9/Manching

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

als Reaktion auf den offenen Brief bayerischer Bundes-, Landes- und Kommunalpolitiker vom 25.03.2022 möchten wir Ihnen unsere Sichtweise darlegen sowie Fragen stellen, die leider bisher nicht beantwortet wurden.

Unser Anliegen betrifft die Ausbaupläne im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 bezüglich der B16 in Bayern, insbesondere das 30 km-Teilstück Manching/Abfahrt A9 bis Neuburg an der Donau.

» Die Planungen hierfür wurden bereits im letzten Jahrzehnt gemacht, damals noch mit einem anderen, geringeren Straßenquerschnitt – darauf beruht auch die Kosten-Nutzen-Rechnung, die 2014 in PRINS veröffentlicht wurde.¹

Damals war die Kostenschätzung noch bei 216,3 Mio. Euro. Jetzt liegen die Schätzungen durch den Straßenquerschnitt von 31 m bereits bei Gesamtkosten in Höhe von mindestens 800 Mio. Euro. Hierbei sind aber noch nicht die enorm gestiegenen Rohstoff-, Arbeits- und Energiekosten berücksichtigt. So hat auch bereits der Bundesrechnungshof mehrmals kritisiert, dass die Kostenermittlung nicht transparent, nicht nachvollziehbar und zu niedrig angegeben wird.²

- **Bitte erklären Sie uns die ursprüngliche Kosten-Nutzen-Berechnung und teilen Sie uns die neuen Kosten-Berechnungen mit.**
- **Was ist der Nutzen der Baumaßnahme? Rechtfertigt dieser die zu erwartenden Kosten hierfür?**

» Durch den enormen Straßenquerschnitt müssen zahlreiche funktionierende, teilweise neue Brücken abgerissen und neu gebaut werden. Und dies in Zeiten von „Brückengipfeln“, die den Vorrang klarstellen, dass endlich marode Straßen und Brücken saniert werden müssen.

- **Sollten nicht erst einmal vorrangig die dringend sanierungsbedürftigen Projekte durchgeführt werden?**
- **Wenn wir derart viel Geld in den Straßenbau stecken können, warum wird den Manchingern dann der Bau einer Einhausung zum Schutz vor Lärm und Feinstaub verwehrt, mit dem Argument „Kosten“?**

» Alternativprüfungen im Teilbereich Manching – um als Lärmhotspot in Oberbayern³ neben A9, B16, B13 und Flughafen nicht zusätzlich weiter belastet zu werden – wurden nie gemacht. Selbst das vom Staatlichen Bauamt beauftragte Gutachten von Prof. Dr. Kurzak⁴, welches sich auf Messungen von 2012/2013 (!) stützt, hatte von vornherein lediglich den Auftrag, vier Spuren zu untersuchen. Wir hören von den Befürwortern des Ausbaus, dass die Belange der Bevölkerung berücksichtigt werden. Es seien aber dann die Fragen erlaubt, weshalb man nur den größtmöglichen Ausbau prüft, ohne weniger starke Eingriffe in Betracht zu ziehen? Warum wird ohne gleichzeitigen Ausbau und Förderung des ÖPNV, S-Bahn-Netzes und Schienennetz für den Warenverkehr geplant? Sollten diese Planungen nicht Hand in Hand gehen?

- Warum wurden Alternativen nicht untersucht, die weniger belastend für die Bevölkerung wären?
- Warum werden alternative Fortbewegungsmittel in der Region nicht besser ausgebaut und gefördert, um den hier stark herrschenden Pendlerverkehr von der Straße zu bekommen?
- Warum wird der Schienenverkehr nicht weiter ausgebaut, um attraktiver für den Personen- und Warenverkehr zu werden? Warum wird die Forderung nach einen Bahnhalt z. B. in Manching–Oberstimm, in Manching West und Ingolstadt–Zuchering–Weiherfeld nicht unterstützt?

» Im Streckenabschnitt Manching haben wir **sinkende (!) Verkehrszahlen** und nur sehr leicht steigende Verkehrszahlen im weiteren Verlauf (Zählungen 2010 und 2015). So kam der Streckenabschnitt in **Manching zuletzt (vor der Pandemie) auf 19.770 Fahrzeuge**, Zuchering-Weiherfeld auf 14.179 Fzg./24 h, Lichtenau auf 14.546 Fzg./24 h und Bruck–Maxweiler (Weichering) nur auf 12.169 Fzg./24 h (!). Durch Homeoffice werden diese Zahlen weiter sinken. ⁵

Die B13 – ebenfalls im Bundesverkehrswegeplan mit einer Umfahrung bei Ingolstadt vertreten (bevorzugte Variante soll auf Manchinger Gebiet abweichend zum Bundesverkehrswegeplan erfolgen, bei 4-fachen Kosten) – hat über 20.000 Fzg./24 h ⁶ und bleibt zweispurig mit RQ 11. ⁷

Ebenso wird gerne der angeblich hohe LKW-Anteil als Grund für den Ausbau genannt (zwischen 15–17 % auf besagtem Streckenabschnitt), obwohl weiter östlich bei Ernsgraden, Rockolding, Dürnbacher Forst, sowie Abensberg der Schwerlastverkehr bei 20–25 % liegt. Dieser ist also deutlich höher und trotzdem reichen in diesem Bereich aber 2–3 Spuren. ⁵

- Warum dann der extreme autobahnähnliche Ausbau der B16 von Neuburg a. d. Donau bis Manching/Anschlussstelle A9?
- Warum reicht bei der B13 weiterhin die Einspurigkeit und bei der B16 mit vergleichbaren Zahlen bzw. sogar weniger Zahlen nicht? Liegt es daran, dass hier unter dem Deckmantel einer Bundesstraße eine weitere „Autobahn“ von Ost nach West geplant werden soll, dies nur der Bevölkerung nicht ganz so deutlich gezeigt werden soll?

» Gerne werden als Begründung auch die angeblich hohen Unfallzahlen und die verbesserte Verkehrssicherheit genannt. Bislang wurden uns hierzu leider keine genauen Zahlen inklusive Vergleichszahlen übermittelt. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wurden auch zwei Seitenstreifen eingeplant. Diese sollen nach dem Willen einiger Kommunalpolitiker jetzt teilweise wieder gestrichen werden. Ebenso soll eine Einkürzung der Fahrspuren auf RQ 28, 24 oder 21 erfolgen, weil der wahnsinnige Flächenverbrauch bekannt wird. ⁸ Wie korrespondieren diese Forderungen dann mit dem gleichzeitig vorgebrachten Argument Verkehrssicherheit? Darüber hinaus wird es kein Tempolimit geben, was der Sicherheitsdebatte weitere Risse gibt, die noch vervollständigt werden, wenn man sieht, dass auf der 3,2 km langen Strecke in Manching ganze **24 (!) Ein- und Ausfädelspuren** sind. ⁹ Diese (daraus resultierenden) Unfallzahlen will sich niemand vorstellen– wer übernimmt hier Verantwortung? Und was heißt das allgemein: Muss jetzt jede Bundesstraße ausgebaut werden, um Sicherheit zu generieren?

- Wie viele Unfälle gibt es wo und warum und in welcher Stärke? Wie hoch sind die Unfallzahlen auf anderen, vergleichbaren Bundesstraßen? Bei dem geplanten Kleeblatt im Nord-Osten der A9/B16 muss aufgrund Platznot ein „Blatt“ mit einem geringeren Durchmesser gebaut werden, die Kurve wird dadurch enger. Ist dieses „Kleeblatt“, bei welchem von geltendem Recht abgewichen werden muss, um es überhaupt realisieren zu können, wirklich sicher? ¹⁰
- Falls ja, warum hat man dann aufgrund von Tanker-Unfällen auf der gegenüberliegenden Seite die Autobahnauffahrt – die bereits anfänglich größer war als das vergleichbare Gegenstück – nochmals vergrößert? ¹⁰
- Oder sind Sicherheit und Unfallzahlen nur vorgeschobene Argumente, um endlich eine verkappte Autobahn in der Region durchzusetzen?

- » Die Befürworter argumentieren mit dem Pauschalargument „Ausbau notwendig für den Wohlstand unseres Landes“ – Was soll das konkret heißen?
- **Sind wir derzeit arm und werden durch den Ausbau reich? Oder sind wir jetzt schon reich und bleiben beim Ausbau dann reich? Oder drohen wir arm zu werden ohne Ausbau?**
- » Wir möchten darauf hinweisen, dass wir eine der reichsten Regionen in Bayern sind! ¹¹ Anfügen möchten wir auch, dass die aktuell veröffentlichte Wirtschaftsstrukturanalyse für die gesamte Region 10 ergab, dass die Probleme unserer Wirtschaft folgende sind: Massiver Fachkräftemangel, zu teurer Wohnraum, mangelnde Vernetzung im ÖPNV, Nachholbedarf bei Digitalisierung – kein Wort von fehlender Kfz-Infrastruktur, im Gegenteil: für die überregionale Straßenanbindung gab es sogar Bestnoten! Betont wurde die Handlungsempfehlung: „Miteinander agieren, sich untereinander vernetzen und voneinander profitieren... denn die Region ist eine Schicksalsgemeinschaft“. Das sollte alle Beteiligten an einen Tisch holen. Die Lösung ist nicht: Einseitige Förderung von Straßenverkehr zu Lasten des Nachbarn bzw. der Anwohner und Anwohnerinnen! ¹²
- **Um Wohlstand zu sichern und die o. g. Defizite abzubauen: Wäre es nicht sinnvoller, Wohnraum und attraktive Naherholungsgebiete zu schaffen? Könnte nicht so der enorme Pendlerverkehr reduziert werden, wenn auch noch gleichzeitig hierzu der ÖPNV attraktiver gestaltet wird?**
 - **Um dem Argument der drohenden Abwanderung von Firmen und Arbeitsplätzen gerecht zu werden: Welche Firmen mit wie vielen Arbeitnehmern überlegen einen Umzug, sollte der Ausbau der B16 nicht kommen? Und wohin siedeln diese Firmen dann um?**
- » Das nachvollziehbarste Argument der Ausbau-Befürworter ist sicherlich die „Verkehrsflüssigkeit“ – natürlich verspricht man sich mit dem Ausbau ein Verschwinden von Stockungen und eine „Verschnellerung“ des Verkehrs und damit eine Verkürzung der Fahrzeiten.
- **Bei so einem wichtigen Argument muss es doch Messungen, Berechnungen und Simulationen geben, die angeben, wie viele Minuten ein Pkw oder ein LKW im Falle eines Ausbaus „rausfährt“ – sprich: Wie hoch ist die Zeiteinsparung auf 30 Kilometer? Rechtfertigt das (veraltete prognostizierte) Ausbaurkosten von knapp 1 Mrd. Euro?**
 - **Weiter wird immer wieder das Wort „Stau“ in den Mund genommen. Wo gibt es den? Wann gibt es diesen? Wie lange ist er? Und wie viele Minuten steht man in ihm? Handelt es sich maximal doch nur um gelegentliche Stockungen zur Rushhour, die in Ballungsgebieten leider normal sind?**
 - **Spielt hier wieder das unattraktive öffentliche Verkehrsnetz eine Rolle? Spielt auch ein wenig attraktives Umfeld und teure Wohnkosten eine Rolle, weil Pendler lieber günstiger und schöner woanders leben wollen?**
 - **Werden durch den Ausbau der B16 als Ost-West-Tangente nicht noch weitere Verkehrsströme auf die B16 verlagert, z. B. von der parallel verlaufenden B300? Führt dies nicht wiederum zur Zähflüssigkeit des Verkehrs auf der B16? Muss dann in ein paar Jahren die B16 nochmals weiter ausgebaut werden? Wie verhält sich der Verkehr auf dem weiterführenden Streckenabschnitt der B16 nach der Anschlussstelle A9, der dann immer noch in jede Richtung einspurig ist?**
- » Als letzten Punkt – ein Punkt der im Anschreiben der politischen Entscheidungsträger bezeichnenderweise gar nicht genannt wird – möchten wir die Umwelt- und Klimafaktoren anbringen. Auf der Negativ-Seite des Ausbaus stehen: Hohe Emissionen, Umweltzerstörung und Flächenverbrauch. Wir alle wollen gesund leben, brauchen die Natur als Wasserspeicher, Bäume als Luftfilter, viel Grün zur Erholung, zum Abbau von Stress und zur Regeneration. Unsere Bevölkerung will ernährt werden, aber dazu brauchen Bauern Fläche. Wasser lässt sich nicht unbegrenzt kanalisieren, wie wir – trotz Hochindustrialisierung – 2021 so schmerzlich erfahren mussten.
- **Warum dann weiter in einem derartigen Ausmaß versiegeln? Wie wollen wir damit klimaneutral werden? Bauen wir jetzt nicht schon auf Kosten unserer Kinder und Enkel?**

- **Können wir uns einen solchen Ausbau vor den Unwägbarkeiten der nächsten Jahre überhaupt noch leisten? Wie sollen die gesetzlich vorgegebenen Klimaziele im Verkehrssektor jemals erreicht werden, wenn die CO₂-Belastung in diesem Sektor immer noch kontinuierlich steigt?** ¹³

» Ein Rechtsgutachten ¹⁴, das vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND) in Auftrag gegeben wurde, zeigt, dass sowohl der Fernstraßenbedarfsplan (Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz vom 23.12.2016) als auch der Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) die EU-rechtlichen Vorgaben zur Strategischen Umweltprüfung nicht erfüllen. Darüber hinaus beachten die Pläne die Belange des Klimaschutzes nicht entsprechend des Klimabeschlusses des Bundesverfassungsgerichts vom 23.04.2021 und sind deshalb EU- und verfassungsrechtswidrig.

- **Hat die Bundesregierung die im Gutachten geforderte Überprüfung des Fernstraßenbedarfsplans und des BVWP 2030 auf seine Umwelt- und Klimawirkungen bereits eingeleitet bzw. durchgeführt?**
- **Sind die im Gutachten geforderten umweltschonenden Alternativen untersucht und die Auswahl nicht ausschließlich aufgrund von Wirtschaftlichkeitsüberlegungen durchgeführt worden?**

Denn eines ist offensichtlich und sollte jedem bewusst sein: Durch den Ausbau der B16 zur autobahnähnlichen Strecke wird kein Anreiz mehr geschaffen, Überlegungen zur Umsetzung von Alternativen überhaupt noch anzustrengen.

In der Hoffnung, dass auch die Stimmen der Gegner des geplanten massiven Ausbaus ernstgenommen und unsere Fragen durch Sie beantwortet werden,

verbleiben wir mit freundlichen Grüßen

Margaretha Bauernfeind
Vorstand des Vereins Lebenswertes Manching – Stopp B16 – Ausbau e. V.

Johanna Huber

Waldemar Bauer

Leon Eckert
Mitglied des Bundestages

Stefan Schmidt
Mitglied des Bundestages

Dr. Markus Büchler
Mitglied des Landtages

Max Deisenhofer
Mitglied des Landtages

Wilhelm Reim
Kreisverband Bündnis 90 /
Die Grünen Pfaffenhofen a.d. Ilm

Kreisverband Bündnis 90 /
Die Grünen Ingolstadt

Judith Neumair
ÖDP – Kreisverband
Pfaffenhofen a. d. Ilm

Franz Hofmaier
ÖDP-Kreisverband
Ingolstadt

Birgid Neumayr
CSU – Ortsverband Manching

Tanja Stumpf
CSU – Ortsverband Ingolstadt-Süd

Jutta Roßkopf
Ortsverband Bündnis 90 /
Die Grünen Neuburg

Gernot Etzlstorfer
Ortsverband Bündnis 90 /
Die Grünen Weichering

Silke Eberhardt
Ortsverband Bündnis 90 /
Die Grünen Geisenfeld – Manching

Bund Naturschutz
Landesverband Bayern e. V.

Michael Würflein
Kreisvorsitzender
Bund Naturschutz Ingolstadt

Günter Krell
Kreisvorsitzender Bund Naturschutz
Neuburg – Schrobenhausen

Manuel Hummler
Kreisvorsitzender Bund Naturschutz
Pfaffenhofen a.d. Ilm

Gerhard Walther
Ortsvorsitzender
Bund Naturschutz Manching

Hans-Jürgen Steinherr
LbV Kreisgruppe
Neuburg – Schrobenhausen

Franz Gabler
VDC, stellvertretender Vorsitzender
Landesverband Bayern e. V.

Peter Hoffmann
Vorsitzender ADFC Kreis-
verband Pfaffenhofen a.d. Ilm

Stefan Appel
BI Weichering

Corinna Winter
BI Winden

Hans-Jürgen Steinherr
BI Paketzentrum

Fridays and Parents for Future
Neuburg

Jürgen Langbauer
Vorstand von Bündnis Mensch
und Natur e. V.
Günzburg/Kötz

Quellenangaben

¹ Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Gesamtprojekt: <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B016-G051-BY/B016-G051-BY.html>

Teilstück Manching (3,2 km): <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B016-G051-BY-T03-BY/B016-G051-BY-T03-BY.html>

² Bundesrechnungshof

25.04.2017 | Bemerkung

2016 Bemerkungen Band II - Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030

<https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/bemerkungen-jahresberichte/jahresberichte/2016-band-ii/auswahl-der-ergebnisse-der-parlamentarischen-beratungstaetigkeit/bundesministerium-fuer-verkehr-und-digitale-infrastruktur-bmvi/plausibilisierung-der-investitionskosten-von-strassenbauprojekten-zur-aufstellung-des-bundesverkehrswegeplans-2030>

14.04.2014 | Gutachten

Kostenmanagement im Bundesfernstraßenbau

<https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/gutachten-berichte-bwv/berichte/sammlung/bundesfernstrassenbau>

08.12.2009 | Bemerkung

2009 Bemerkungen Nr. 19 "Bundesministerium finanziert wegen veralteter Verkehrsprognosen zu breite Straßen"

<https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/bemerkungen-jahresberichte/jahresberichte/archiv/2009/teil-ii-einzelne-pruefungsergebnisse/bundesministerium-fuer-verkehr-bau-und-stadtentwicklung/2009-bemerkungen-nr-19-bundesministerium-finanziert-wegen-veralteter-verkehrsprognosen-zu-breite-strassen>

³ Lärmkataster Bayern

Bayerisches Landesamt für Umwelt: UmweltAtlas Bayern: Lärmbelastungskataster

<https://www.lfu.bayern.de/umweltdaten/kartendienste/umweltatlas>

Lärmaktionsplanung Bayern:

https://www.umgebungslaerm.bayern.de/laermaktionsplan/doc/13_05_2020_laermaktionsplanung_lesezeichen_lesereihenfolge_aktualisiert.pdf

(Manching hat eine der höchsten Lärmbelastungen in ganz Bayern: S. 99 und 166, aber hat als Lärmschutzmaßnahme seit 2012 lediglich 2.700 Euro für Lärmschutzfenster als lärm mindernde Maßnahme erstattet bekommen, wo für andere Gemeinden Millionenbeträge ausgegeben wurden: S. 275)

⁴ Gutachten Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak

https://www.stbain.bayern.de/mam/service/medien/vu_b_16_4-str._ausbau_zwischen_b_13_-_a_9_2018.pdf

(es handelt sich lediglich um eine Verkehrsuntersuchung mit Prognoseberechnung beivorgegebenen Parametern, siehe Blatt 5, 32 – 39)

⁵ Verkehrszahlen B16 laut Verkehrszählung 2010 und 2015 (Baysis)

<https://www.baysis.bayern.de/web/generatePDF.aspx?pdf=svz&werte=dtv&strasse=B&nummer=16&lkr=000&buchstabe=&bauamt=0912®bez=1&jahr=2015> (2015 für Oberbayern)

<https://www.baysis.bayern.de/web/generatePDF.aspx?pdf=svz&werte=dtv&strasse=B&nummer=16&lkr=000&buchstabe=&bauamt=0912®bez=1&jahr=2010> (2010 für Oberbayern)

<https://www.baysis.bayern.de/web/generatePDF.aspx?pdf=svz&werte=dtv&strasse=B&nummer=16&lkr=000&buchstabe=&bauamt=000®bez=2&jahr=2015> (2015 zum Vergleich in Niederbayern)

sowie

https://www.stbain.bayern.de/mam/service/medien/2021-12-09_p0000_homepage_vortrag_vierstreifiger_ausbau_b16_st2043-b13.pdf (Schwerlastverkehr Oberstimm bis Zeller Kreuzung S. 8)

⁶ Verkehrszahlen B13 (Baysis)

<https://www.baysis.bayern.de/web/generatePDF.aspx?pdf=svz&werte=dtv&strasse=B&nummer=13&lkr=000&buchstabe=&bauamt=0912®bez=1&jahr=2015>

(Sonnenbrücke: 20.103 Fzg./24 h, Oberstimm-Reichertshofen: 14.294 Fzg./24 h)

⁷ Presseerklärung und Power Point Staatliches Bauamt zur B13

https://www.stbain.bayern.de/mam/service/medien/2022-03-29_p0000_pressedossier.pdf

(Variantenaufstellungen; beachte Fehler: tatsächlich 20.103 Fzg./24 h und nicht „über 19.000 Fzg./24 h – birgt die Gefahr der Verschleierung!“)

https://www.stbain.bayern.de/mam/service/medien/2020-01-24_p0000_pr%C3%A4sentation_website_ou_unsernherrn.pdf (S. 6, RQ 11 – Straße bleibt zweispurig)

⁸ RQ 31 in Manching, RQ 28 zwischen Oberstimm und Neuburg

https://www.stbain.bayern.de/mam/service/medien/vortrag_vierstreifiger_ausbau_b16.pdf (RQ31, S. 9)

https://www.stbain.bayern.de/mam/service/medien/2021-12-%2009_p0000_homepage_vortrag_vierstreifiger_ausbau_b16_st2043-b13.pdf (RQ28, Blatt 12)

<https://www.ingolstadt.de/sessionnet/getfile.php?id=183864&type=do> (RQ21 ggf. RQ 24 Wünsche Bürgermeister Nerb Manching und Stadt Ingolstadt)

⁹ Anzahl Ein- und Ausfädelspuren B16, Teilabschnitt Manching, auf 3,2 km Länge

https://www.stbain.bayern.de/mam/service/medien/vortrag_vierstreifiger_ausbau_b16.pdf (S. 10, 12, 14, 16)

¹⁰ Mini-Kleeblatt in Manching

https://www.stbain.bayern.de/mam/service/medien/vortrag_vierstreifiger_ausbau_b16.pdf (S.16)

¹¹ Region 10 – eine der wirtschaftsstärksten Regionen Deutschlands

<https://www.ingolstadt.de/output/download.php?fid=3052.5144.1.PDF> (unterdurchschnittliche Arbeitslosigkeit in der Region 10 – faktisch: Vollbeschäftigung, Blatt 16/17)

<https://www.ingolstadt.de/output/download.php?fid=3052.577.1.PDF> (Wirtschaftswachstum in der Region 10 mit Städtevergleich)

<https://www.ingolstadt.de/output/download.php?fid=3052.5002.1.PDF> (Verfügbares Einkommen in der Region10 mit Städtevergleich)

<https://ap-verlag.de/regionalranking-das-sind-die-sieger-und-verlierer-bei-den-landkreisen/60909/>

¹² Wirtschaftsstrukturanalyse durch Gefak für Region 10

Für den Raum Pfaffenhofen (wichtig: insbesondere S. 10, 17, 20 und 22)

https://www.kus-pfaffenhofen.de/wirtschaft/wp-content/uploads/sites/2/Wirtschafts-und-Clusteranalyse-Region-10-Fokus-PAF-website_2022-04-21.pdf

Für den Raum Ingolstadt

https://www.ingolstadt-ifg.de/fileadmin/02_Standort_und_Wirtschaft/Strukturanalyse_Region_10_Structurdaten.pdf (wichtig S. 17-20)

https://www.ingolstadt-ifg.de/fileadmin/02_Standort_und_Wirtschaft/Strukturanalyse_Region_10_Unternehmensbefragung.pdf (wichtig S. 24-35)

¹³ Bericht des Expertenrates:

https://expertenrat-klima.de/content/uploads/2022/04/2022-04-13_ERK_Pruefbericht-Emissionsdaten-2021.pdf

¹⁴ Rechtsgutachten (erstellt von RAin Dr. Franziska Heß (Kanzlei Baumann Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mdB – Würzburg/Leipzig/Hannover) „Zur formellen (Unions-) Rechtswidrigkeit und materiellen Verfassungswidrigkeit des gesetzlichen Bedarfsplans 2030 für Bundesfernstraßen und den hiermit verbundenen Rechtsfolgen“ vorgelegt im Auftrag des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.

https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_bvwp_2030_rechtsgutachten_zusammenfassung.pdf