

BUND · Marienstraße 28 · 70178 Stuttgart

Regierungspräsidium Tübingen
Postfach 2666
72016 Tübingen

Vorab per Email: jonas.letsch@rpt.bwl.de

Bund für Umwelt und Naturschutz
Deutschland (BUND)
Landesverband
Baden-Württemberg e.V.

Martin Bachhofer
Landesgeschäftsführer

Tel: 0711-620306-13
Mobil: +491520-8827270

martin.bachhofer@bund.net
www.bund-bawue.de

02.06.2023

Planfeststellungsverfahren für den Aus- und Neubau der B 27 zwischen Bodelshausen und Nehren; Auslegung der geänderten und ergänzten Planunterlagen; betroffene Städte/Gemeinden: Mössingen, Bodelshausen, Offerdingen, Nehren (Landkreis Tübingen), Hechingen (Zollernalbkreis)

Stellungnahme im Namen des LNV Landesverbandes e. V. und des BUND Landesverbandes BW e. V.

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Unterlagen zum obengenannten Verfahren und die damit verbundene Möglichkeit zur Stellungnahme.

Vorab zur Verfahrensbeteiligung:

Es widerspricht einer transparenten und effizienten Beteiligung, dass Verbände, Initiativen und betroffene Bürger*innen auf ihre 2020 fristgerecht eingereichte Einwendungen keine Rückmeldung erhielten und (auch nach der Corona-Hochphase) kein ordentlicher Erörterungstermin stattfand. Stattdessen erfolgte rund drei Jahre später eine erneute Auslegung der erheblich geänderten Planunterlagen.

Das Regierungspräsidium Tübingen scheint zu verkennen (oder damit zu rechnen?), dass den Verbänden und Betroffenen im Gegensatz zur Planungsbehörde kein Stab an hauptamtlichen Fachleuten zur Verfügung steht.

Da jedoch der Schutz von Natur - und Umwelt vor Eingriffen und der Erhalt kritischer Ökosystemleistungen (über-)lebenswichtig ist, haben sich BUND und LNV die Zeit genommen, eine aktualisierte Stellungnahme zu verfassen.

Bankverbindungen:

Sparkasse Hegau-Bodensee
BIC: SOLADES1SNG

Geschäftskonto:

IBAN DE78 6925 0035 0004 0084 05

Spendenkonto:

IBAN DE64 6925 0035 0004 0881 00

Vereinsregister:

Amtsgericht
Freiburg
550101

Umsatzsteuer-ID:

DE215033163

Anfahrt:

S-Bahnen
Station Stadtmittel
Stadtbahnen
Station Rotbühlplatz

Der BUND ist eine anerkannte Natur- und Umweltschutzvereinigung nach UmwRG und NatSchG Baden-Württemberg. Spenden sind steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind von der Erbschaftssteuer befreit.

Kernaussagen unsere Stellungnahme

1. Wir erhalten den in unserer [Stellungnahme vom September 2020](#) erhobenen Einspruch gegen die vom RP Tübingen favorisierten Variante 1g ("Endelbergtrasse") aufrecht.
2. Wir fordern die sogenannte 0-Variante mit begleitenden, verkehrsberuhigenden- und lenkenden Maßnahmen auf der Bestandstrasse sowie Maßnahmen zur Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.
3. Setzt die Planfeststellungsbehörde die Planungen für den Aus- und Neubau der B 27 dennoch fort, dann fordern wir eine Planung gemäß des Variantenbündels 3 (= Tunnellösung auf Bestandstrasse) – allerdings unter der Voraussetzung, dass eine Tunnellösung mit den Vorgaben des Klima- und Naturschutzes und anderer Schutzgüter (Boden, Wasser usw.) vereinbar ist.

Begründung (Kurzfassung): Die vom Regierungspräsidium favorisierte Variante 1g ist nicht genehmigungsfähig, u. a.

- weil die im Planfeststellungsverfahren erfolgte Abwägung grundsätzlich fehlerhaft ist. Ein Abwägungsfehler liegt insbesondere insoweit vor als die in Art. 20a GG bzw. Art. 3c der Landesverfassung Baden-Württemberg und in § 13 Abs. 2 KSG verankerten Gebote des Klimaschutzes nicht ausreichend gewichtet wurden. In diesem Zusammenhang sind die hohen Anforderungen zu berücksichtigen, die das Bundesverfassungsgericht der Verwaltung im Zusammenhang mit der dringend notwendigen Intensivierung der staatlichen Klimaschutzbemühung gesetzt hat (s. auch "Fachbeitrag Klima" auf Seite 8)
- Durch den Neubau der B 27 zwischen Nehren und Mössingen würden Lärm-, Abgas- und Feinstaubemissionen auf andere Wohngebiete umverteilt. So leben im von der Endelbergtrasse betroffenen Gebiet Dachtel in Mössingen wesentlich mehr Menschen als an der aktuellen B27-Durchfahrt.
- weil der geplante B27-Neubau der Vorbildfunktion der öffentlichen Hand nach § 3 UVwG (Umweltverwaltungsgesetz des Landes) widerspricht.
- weil laut FFH-Verträglichkeitsprüfung und UVP-Bericht erhebliche, nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen entstehen würden, weshalb eine Ausnahme nach § 34 Abs. 3 und 4 BNatSchG erforderlich wäre. Und das, ohne einen ausreichenden, im § 34 geforderten Nachweis zu führen, dass die Planung "aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses" verfolgt wird und "zumutbare Alternativen...nicht gegeben sind."
- Das Gleiche gilt für die Ausnahmegenehmigung nach § 45 BNatSchG und den von diesem Straßenbauprojekt betroffenen, geschützten Arten: Wir bezweifeln, dass es bei der Vorzugsvariante 1g die oben genannten "zwingenden Gründe" gibt, welche eine Tötung von Individuen geschützter Arten und/ oder Zerstörung ihrer Habitate rechtfertigen würde.
- weil die Gründe für eine Ausnahmegenehmigung zur Zerstörung eines nach § 33a NatSchG geschützten Streuobstbestand nicht gegeben sind.

Grundsätzlich ist angesichts der sich beschleunigenden Klima- und Biodiversitätskrise sowie der daraus folgenden Dringlichkeit einer Mobilitätswende ein weiterer Straßenaus- und Neubau nicht zukunftsfähig. Letzterer bürdet – auch wenn es manche der aktuellen Entscheidungsträger*innen in Straßenbaubehörden- und Politik nicht wahrhaben und die Verantwortung dafür übernehmen wollen – den Bürger*innen eine nicht (mehr) bezahlbare Umweltschuld sowie übermäßige finanzielle Belastungen für Bau und Unterhaltung der Straßeninfrastruktur auf. Außerdem entspricht die in den Unterlagen des Planfeststellungsunterlagen an mehreren Stellen erwähnte „Ausgleichbarkeit“ der Eingriffe in Natur und Umwelt weder den juristischen Vorgaben noch der Realität hinsichtlich der endlichen Kapazitäten der Biosphäre. Dieses Straßenbauprojekt ist also sowohl aufgrund lokaler Gegebenheiten als auch vor dem Hintergrund der großen geopolitischen Herausforderungen völlig aus der Zeit gefallen.

Stattdessen müssen im Sinne des Vorsorgeprinzips vermeidbare Schäden des Klimas, von Lebensräumen und geschützten Arten, des Boden- und Wasserhaushalts sowie von landwirtschaftlich genutzten Flächen und nicht zuletzt der menschlichen Gesundheit unterbleiben.

Im konkreten Fall bedeutet wird dies gemäß des Push- & Pull-Prinzips in erster Linie erreicht durch

1. verkehrsberuhigende und -lenkende Maßnahmen auf der bereits bestehenden B27-Trasse, z. B. durch, innerorts Tempolimit 30 (die Positivbeispiele auf der B27 in Ludwigsburg und auf der B 3 entlang der Bergstraße dürften Ihnen bekannt sein), Fußgängerüberwege, intelligente Ampelschaltung, Begrünung usw.
2. die rasche Realisierung durchgehender, sicherer und damit attraktiver Radwege im Steinlachtal insbesondere für Pendler*innen ohne zusätzlichen Flächenverbrauch und auf aktuell vom MIV genutzten Flächen.
3. eine schnellere Ertüchtigung und Erweiterung des ÖPNV (vor allem der geplanten Regionalstadtbahn), die Realisierung integrativer Mobilitätskonzepte sowie Erhalt bzw. Schaffung von Infrastrukturen, die eine Verlagerung des Gütertransportes von der Straße auf der Bahn ermöglichen.

Zu einzelnen Aspekten nehmen wir wie folgt Stellung:

Zu 1: Erläuterungsbericht

- Wir widersprechen der Behauptung auf S. 155: „Die fachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG sind nach Einschätzung des Fachgutachters für die o.g. Arten erfüllt. Die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Realisierung des Vorhabens werden als gegeben erachtet. Zumutbare Alternativen, die mit geringeren Auswirkungen auf die streng geschützten Arten verbunden wären, stehen nicht zur Verfügung" Und: "Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der betroffenen Arten (Feldlerche, Haselmaus, Zauneidechse...) ist bei der Umsetzung der vorgesehenen FCS-Maßnahmen nicht zu erwarten."

Drei Gründe sprechen gegen diese Behauptung:

1. Wir vermissen einen ausreichenden Nachweis des postulierten „überwiegenden öffentlichen Interesses“ an der Vorzugvariante 1g.
 2. Es gibt zumutbare Alternativen.
 3. Die Annahme, dass sich der Erhaltungszustand der Population einer geschützten Art dank FCS-Maßnahmen (zwingend als CEF-Maßnahme!) nicht verschlechtert, wurde - falls überhaupt ein entsprechendes Monitoring erfolgte - leider schon häufiger widerlegt. Diese Fehlschläge finden keine Berücksichtigung.
- Im Erläuterungsbericht steht auf S. 14: „Die UVS zeigte, dass Variante 3b „Doppelstocktunnel“ gefolgt von 4a „Kriegerdenkmaltrasse“ die relativ umweltverträglichsten Lösungen darstellen. Variante 1 (mit Untervarianten 1a bis 1g) schnitt unter Umweltsichtspunkten am schlechtesten ab. Unter Einbeziehung wirtschaftlicher und verkehrlicher Aspekte wurde Variante 1 insgesamt jedoch als vorteilhafteste Lösung beurteilt.“ Es handelt sich also aus Umweltsicht um eine falsche Priorisierung der Argumente um die Endelbergtrasse durchzusetzen.
 - Auch der hohe Raumwiderstand hinsichtlich betrachteter Schutzgüter in den Bereichen Tannbachau, Wälder bei Bad Sebastiansweiler, Steinlachaue, Endelberg und weiterer Gebiete belegt, dass ein Neubau der B27 abseits der bereits bestehenden Trasse nicht umweltverträglich ist.
 - Die Kostenschätzungen unter dem Punkt "Wirtschaftlichkeit" berücksichtigen die Auswirkungen auf die Umwelt nur unzureichend. Nicht nur der Neubauabschnitt, sondern auch die dadurch entstehenden zu bebauenden „Lücken“ werden einen immensen kumulativen Flächenverbrauch sowie eine Entwertung der "Rest-Naturflächen" mit den entsprechenden Nebenwirkungen zur Folge haben, was leider auch im aktualisierten UVP-Bericht nicht monetarisiert wird. Dadurch kommt die Wirtschaftlichkeitsberechnung zu einem falsch positiven Ergebnis, solange den Naturgütern kein in Euro darstellbarer Wert zugestanden wird. Die Betriebs- und Investitionskosten werden so schlicht schöngerechnet.

Zu den Themen Flächenbedarf und Landwirtschaft:

- Die „Fläche“ wurde in der Fassung des UVPGs vom 20.07.2017 als zu berücksichtigendes Schutzgut mit aufgenommen (§ 2 Begriffsbestimmungen: Schutzgüter im Sinne dieses Gesetzes sind ... 3. Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft) und ist seitdem als solches zu berücksichtigen. Diese Erhebung zum Schutzgut beruht auf der Erkenntnis, dass Fläche endlich ist, somit Entscheidungen über jede Art der Beanspruchung sorgfältig abzuwägen sind und der Vermeidung und Minimierung von Eingriffen eine hohe Bedeutung zukommen. Die Trassenplanung des RP Tübingen lässt den rechtlichen Status des Schutzgutes „Fläche“ nicht nur außer Acht, sondern forciert mit der Variante 1g sogar die Trasse mit dem größten Flächenverbrauch. Das ist inakzeptabel.

- Zitat: "Die Variante 1g als die längste Variante belastet landwirtschaftliche Flächen aufgrund des ortsfernen Trassenverlaufs am stärksten." Die landwirtschaftlichen Betriebe werden in doppelter Hinsicht – durch die Neuversiegelung nebst Immissionen und für Kompensationsflächen – in Mitleidenschaft gezogen werden, wodurch den betroffenen Landwirten u. U. die Lebensgrundlage entzogen wird. Wertvolle Produktionsflächen für Nahrungsmittel werden zerschnitten oder gehen für immer verloren. Voraussichtlich werden für den Eingriff mit einer Flächenbeanspruchung von rund 57 ha und die geplanten Ausgleichsmaßnahmen insgesamt über 100 ha landwirtschaftliche Fläche beansprucht werden. Kein Wunder, dass Landwirt*innen gegen die Trassenplanung Widerstand leisten und deshalb von Enteignung bedroht sind!
- Dieser Flächenverbrauch mit seiner immensen Neuversiegelung landwirtschaftlicher Böden muss in Zeiten zunehmender Nahrungsmittelknappheit und Abhängigkeit von Nahrungs- und Futtermittelimporten – und nun auch einem Krieg in Europa – aus Sicht von BUND und LNV verhindert werden. Für eine regionale Versorgung, deren Bedeutung inzwischen kaum zu überschätzen ist, würden erhebliche Beeinträchtigungen entstehen.
- Es fehlt ein Flurneuordnungsverfahren, in dem ökologisch sinnvoll Maßnahmen zusammengelegt werden könnten, damit diese nicht nur auf ohnehin bereits verfügbaren oder noch zu erwerbenden Flächen (-fragmenten) erfolgen und damit nicht einzelne Landwirte überproportional betroffen sind und ein entsprechender gerechter Ausgleich erfolgen kann.
- Der vorgesehene Oberbodenauftrag ist nur teilweise sinnvoll, weil auf einigen der Ackerflächen keine Bodenverbesserung zu erzielen ist, sondern dies stattdessen zu einer Verdichtung funktionstüchtigen Bodens führen kann.
- In den Unterlagen werden Angaben zu den Erdbewegungen gemacht, aber nur unbefriedigend wird eingegangen auf den Verlauf der Baustellenzufahrtswege, Materiallagerstätten etc. Gerade im Bereich des Neubauabschnitts am Endelberg ist davon auszugehen, dass dadurch weitere schützenswerte Flächen geschädigt werden.
- Die später parallel zur B27 verlaufende Zubringerstraße, die ins Offerdinger Gewerbegebiet weiterführt, wird ist Bestandteil der geplanten Endelbergtrasse und befindet sich – entgegen anderslautenden Aussagen – auf Nehrener Gemarkung. Derzeitig ist sie ein Fahrradweg und müsste später zusätzlich zur B27 ausgebaut werden.

Zu 19.1 ff: Arten- und Biotopschutz, UVP-Bericht

- Der geplante Neubauabschnitt der B 27 führt zu umfangreichen Auswirkungen auf das Schutzgut 'Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt' mit zahlreichen Beeinträchtigungen, die nicht ausreichend minimiert oder ausgeglichen werden können.

- §33a NatSchG findet nicht die gebührende Anwendung (s. oben). Der Streuobstbestand, der durch den Bau der Straße zerstört wird, umfasst weit mehr als 1500 m². Eine Genehmigung, die Fläche der betroffenen Streuobstwiesen in eine neue Nutzungsart umzuwandeln, kann nicht erfolgen, da auch öffentliches Interesse besteht, diese zu erhalten.
- Die Wantschaftrecke ist eine charakteristische und zugleich wertgebende Art des FFH-LRT 6510 (magere Flachlandmähwiese). Nach der fachgutachterlichen Einschätzung ist beim Bau der Endelbergtrasse mittel- bis längerfristig mit einem inakzeptablen, vorhabenbedingten Erlöschen der Gesamtpopulation der Wantschaftrecke am Opferdinger Berg und Ehrenberg zu rechnen, von dem auch der Bestand der Art in den Teilgebieten 4 'Opferdinger Berg' sowie 5 'Nehrenbach-Stöcken' und 6 'Riegelbach' betroffen sein wird. Der Verlust der charakteristischen Art ist als Verschlechterung des Erhaltungszustandes des FFH-Lebensraumstyps 6510 und damit als erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes zu bewerten.
- Die Prioritäre FFH-Art Steinkrebs konnte im Rahmen der aktuellen Erhebung im Jahr 2022 konnte in allen drei von der Vorzugsvariante 1 g gequerten Fließgewässern Steinlach, Tannbach und Buchbach nachgewiesen werden (vgl. Abb. 5 in Kap. 3.1.6). Insgesamt ist hier von einem erfreulich großen, zusammenhängenden Steinkrebsbestand auszugehen. Indirekte (Abrieb, Tausalz, Müll) und direkte Eingriffe in diese Gewässerabschnitte durch die geplante Trasse würde eine Schädigung der Art und ihres Lebensraums zur Folge haben.
- Streng oder besonders geschützte Arten wie Mittelspecht, Halsbandschnäpper oder Feldschwirl und ihre Habitate werden in den Unterlagen unzureichend berücksichtigt bzw. mit nicht ausreichenden Ausgleichsmaßnahmen "abgespeist". U. a. befindet sich die favorisierte Trasse zu nah an Ausgleichsmaßnahmenstandorten der störungsempfindlichen, besonders geschützten Feldlerche.
- Der Biotopverbund ist nach § 22 des NatschG zu fördern und nicht durch neue Zerschneidungs- und Verinselungseffekte zu behindern. Die dauerhafte Wirksamkeit der vorgesehenen Verbindungselemente zweifeln wir an, zumal bereits jetzt weitere Flächenversiegelungen entlang der B27 und damit eine weitere Fragmentierung der Landschaft und die Verschlechterungen ihrer Ökosystemleistungen einkalkuliert sind.
- Die vorgesehenen Ausgleichs- bzw. Tauschflächen stellen keinen adäquaten ökologischen Ersatz dar, weil diese Ersatzflächen nicht zusammenhängen, sondern zerstückelt über die Landschaft zerstreut liegen. Bei einigen der eingeplanten Ausgleichsflächen handelt es sich außerdem um bereits um relativ hochwertige Flächen.
- Wir bezweifeln, dass der Schlussfolgerung "Unter Berücksichtigung aller betrachteten klimarelevanten Aspekte schneidet die Variante 1g gegenüber den Varianten 3b, 3f und 4a am besten ab. Somit drängen sich die Varianten 3b, 3f und 4a unter klimabedingten Gesichtspunkten gegenüber der Vorzugsvariante 1g nicht auf", seriöse Berechnungen zugrunde liegen!
- Außerdem weichen die im UVP-Bericht angegebenen Kosten auffällig von den im PRINS1 angegebenen Kosten ab.

- Naherholung, Landschaftsbild, Lärm (s. auch Kap. 17):
 - Durch die Neubautrasse würde ein wichtiger Naherholungsraum noch stärker zerschnitten und durch die Lärm- und sonstigen Immissionen in einem breiten, erheblich über die Straße selbst hinausreichenden Korridor zerstört. Dass die Erholungsnutzung im UVP-Bericht ab S. 46 „nur im Neubauabschnitt“ beeinträchtigt wird, kann nur als Euphemismus aufgefasst werden, handelt es sich bei den Erholungsgebieten um wesentliche Anteile auf und entlang der für die B27-Neubautrasse überplanten Fläche. Wir fordern auch deshalb die Berechnung der kumulativen Lärmbelastung durch die Vorzugsvariante im Abschnitt des Mössinger Nordrings, da hier mit Nordring, B27neu und Zugtrasse (zukünftig Regionalstadtbahn) drei Infrastruktureinrichtungen parallel verlaufen würden, was mit möglicherweise zu einer grenzwertüberschreitenden Lärmbelastung der Anwohner*innen führen würde.
 - Die Lärmimmissionen während der Bauzeit würden eine hohe Belastung darstellen. Wir fordern die Darlegung eines Schutzkonzeptes für die gesamte Bauzeit und Strecke über alle Bauphasen hinweg um dazu Stellung beziehen zu können.
 - Das Landschaftsbild des derzeit noch weithin offenen Gebiets zwischen den bestehenden Ortschaften würde durch massive Eingriffe wie Brückenbauten mit erheblichen lichten Höhen bzw. Stützweiten, Lärmschutzwänden, Wällen und Schutzzäunen, weithin einsehbaren Einschnitten z. B. am Endelberg und durch die Straße selbst hinaus erheblich entwertet und zu einem Mahnmal veralteter Mobilitätsplanung erhoben.
 - Werden eine wohnortnahe Erholung und Ausflüge "ins Grüne" für die Bürger*innen Nehrens, Ofterdingens, Bodelshausens und Mössingens aufgrund der vom geplanten B27-Neubauabschnitts verursachten Landschaftsentwertung unattraktiv, so werden diejenigen, die es sich zeitlich und finanziell leisten können, meist per PKW weiter entfernte naturnahe Landschaften aufsuchen, was zu noch mehr Verkehrsbelastung führen wird. Eine Negativspirale, die eine Landesbehörde nicht befürworten kann!
 - Die Aussage auf S. 68 des UVP-Berichts „Die vergleichsweise geringsten Probleme und Auswirkungen entstehen bei der Vorzugsvariante 1g. Der überwiegende Teil der Strecke liegt abseits der vorhandenen Straße und kann deshalb ohne Beeinträchtigungen des Verkehrs hergestellt werden“ ist im Hinblick auf die geschilderten Fakten unverständlich und kann nur unter Ignorierung der klima- und naturschutzfachlichen Fakten getroffen worden sein.

Schließlich können wir in den Unterlagen keinen Hinweis darauf finden, dass nicht nur die Bürger*innen im Abschnitt der geplanten Neubautrasse und der Zubringerstraßen betroffen wären, sondern auch die Bürger*innen Tübingens. Selbst wenn in absehbarer Zukunft ein Planfeststellungsverfahren zum B27-Schindhaubasistunnel eröffnet werden würde, müssten die Anwohner*innen der jetzt bereits staugefährdeten Stuttgarter Straße, Hechinger Straße, Derendinger Straße und anderer Straßen noch jahrelang unter dem durch den B27-Neubau induzierten, steigenden PKW- und Schwerlastverkehr leiden. Wurde diese Belastung sowie Gefährdung der Bevölkerung (z. B. an fußgängerunfreundlich geschalteten Ampelübergängen der B27) seitens der Planungsbehörde vergessen oder wird sie einkalkuliert, um den gesellschaftspolitischen Druck pro Schindhaubasistunnel zu erhöhen?

Zu 17: Immissionstechnische Untersuchungen

- Es wurde vor allem die veraltete RLS90 angewandt. Die RLS19 würde den Stand der Technik deutlich besser abbilden.
- Der Gemeinderat Ofterdingen stimmte einem Lärmaktionsplan am 1.7.21 einstimmig zu. Der Lärmaktionsplan fordert als unmittelbare Maßnahme eine Tempo-30-Zone auf der Hechinger Straße. Die Umsetzung desselben, datiert auf den 8.3.22, wurde jedoch vom RP mit der Begründung „zu geringer Anwohnerbetroffenheit“ abgelehnt. Dies steht im Widerspruch zu Vorzugsvariante des RP Tübingen, welche ja nach Aussage der Behörde auch die Anwohner*innen Ofterdingens entlasten soll! Es drängt sich der Verdacht auf, dass das RP seine Zustimmung zum Lärmaktionsplan verweigert, um die Zustimmung der Ofterdinger Bevölkerung zur Endelbergtrasse zu erlangen.
- Regionalstadtbahn (RSB): Die Kalkulation der Fahrgastzahlen der Regionalstadtbahn weichen zudem noch gutachterlich erheblich von den anvisierten Fahrgastzahlen des Planungsbüros für die RSB ab, auch diese Diskrepanz wird ignoriert.
- Durch den schnelleren Verkehr werden großflächig höhere Lärmemissionen einkalkuliert, die zwar lokal durch Lärmschutz vermindert werden sollen, aber die Landschaft weiträumig verlärmern und damit entwerten werden.
- In der Darstellung im UVP-Bericht 19.8 S. 42/Abb. 3.3 ist deutlich eine Verschiebung des Lärmkorridors nach Süden zu erkennen. Das Untersuchungsgebiet und die Kartendarstellung sind dort aber auffällig abgeschnitten, die Isophonen dürften deutlich weiter ausgreifen. Es findet somit zwar eine Verlagerung des Lärms von Ofterdingen weg statt. Dafür werden aber die Kommunen Mössingen, Bästenhardt und auch Nehren nach dem St. Florians-Prinzip zusätzlich belastet. Dies wird aber im alten Text auf S. 45 und im neuen Text S. 42 weiterhin verschwiegen. Der Gesamtnutzen ist somit nicht transparent dargestellt.
- Abgesehen davon ist es pietätlos, den nah zu umfahrenden Ofterdinger Friedhof als Mischgebiet dem Verkehrslärm auszusetzen.

Zu 17.4: Fachbeitrag Klima

- Das Klimagesetz des Landes macht die klare Vorgabe, dass die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors bis 2030 um 55% sinken müssen. Dies lässt sich nicht allein durch eine von Straßenplaner*innen gern vorgebrachte "Antriebswende" – also die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte – erreichen. Straßenbauprojekte wie der Neubau der B 27 auf der aktuell bevorzugten Endelbergtrasse konterkarieren dieses CO₂-Einsparziel. Anstatt neue überörtliche Verkehrsströme zu induzieren, welche wiederum zu weiteren Flaschenhals-Situationen führen, fordern wir das RP Tübingen auf, die Planung unter den Vorbehalt „Klimaverträglichkeit“ zu stellen. Dazu zählen: Eine korrekte Berechnung des Ressourcen- und Energieaufwands für den Bau, für den prognostizierten Verkehr (inklusive des

induzierten PKW- und Schwerlastverkehrs) und für Sanierungsmaßnahmen von Belag und Bauwerken über den gesamten Lebenszyklus. § 3 KlimaG legt eine eindeutige Priorisierung der Klimaschutzmaßnahmen fest. Danach hat die Vermeidung oberste Priorität. Der Anpassung an die „unvermeidbaren Folgen des Klimawandels“ kommt nachgeordnete, ergänzende Funktion bei (§ 3, Abs 2). Diese gesetzlichen Vorgaben werden von der aktuellen Planung nicht berücksichtigt.

- Vor dem Hintergrund der aktuellen Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts und § 13 Abs. 2 KSG muss die Planfeststellungsbehörde die klimatischen Belange mit ausreichendem Gewicht in ihre Entscheidungsfindung einstellen. *Andernfalls leidet die Planung an einem Abwägungsdefizit.* Wie das Bundesverfassungsgericht jüngst geurteilt hat, sind die erhebliche Bedeutung und die Notwendigkeit der Verschärfung der staatlichen Klimaschutzbemühungen verfassungsrechtlich verankert. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf das Rechtsgutachten des BUND zum BVWP. Dessen wesentliche Aussagen: Der bestehende Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2030 ist wegen eines Verstoßes gegen die Richtlinie über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme der EU (SUP-Richtlinie) formell unionsrechtswidrig. Außerdem sind dieser Bedarfsplan und der ihm zugrundeliegende Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 auch materiell verfassungswidrig. Denn er ist mit den verfassungsrechtlichen Vorgaben zum Klimaschutz, die gemäß § 13 Abs. 1 Klimaschutzgesetz (KSG) bei allen staatlichen Maßnahmen zu berücksichtigen sind, unvereinbar. In der Folge ist fraglich, *ob der Bedarfsplan für einzelne Fernstraßenprojekte noch eine Bindungswirkung entfalten kann.*
- Der nachgereichte Fachbeitrag Klima soll die Auswirkungen des Vorhabens auf die Freisetzung von Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) im Sinne des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) benennen. In § 13 (2) des KSG steht: „Der Bund prüft bei der Planung, [...], wie damit jeweils zum Erreichen der Klimaschutzziele nach § 3 beigetragen werden kann.“ Die Tabelle unter 1.3.2 im Fachbeitrag Klima macht deutlich, dass die Planungen in keiner Variante zum Erreichen der Klimaschutzziele beitragen. Sie alle steigern den Ausstoß von Treibhausgasen. Da also mit dem Projekt nicht zum Erreichen der Klimaschutzziele beigetragen werden kann, darf es logischerweise nicht gebaut werden.
- BUND und LNV fordern, dass die Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus der geplanten Trasse (inklusive der Produktion und des Transportes der Baumaterialien und der Abfälle sowie unter Beachtung der erforderlichen Brücken- und ähnlicher Bauwerke) betrachtet und vollständig ermittelt werden. Berücksichtigt werden müssen auch die THG-Emissionen des induzierten Verkehrs und von Verkehrsverlagerungen sowie durch trassenbedingte Schädigung oder Zerstörung natürlicher Kohlenstoffsenken. Da in den Planunterlagen eine plausible Berechnung einiger der genannten Faktoren fehlt, sind die vorgelegten Planunterlagen in dieser Hinsicht unvollständig.
- Im Fachbeitrag Klima wird unter 1.3.3. zwar auf die CO₂-Speicherkapazität von Wäldern und Mooren (hier irrelevant!) eingegangen, nicht jedoch auf die von Seggenrieden, Dauergrünland und anderen natürlichen CO₂-Senken, welche von der Endelbergtrasse geschädigt oder zerstört würden. Der Erhalt von Dauergrünland ist eine wichtige Maßnahme, um Emissionen auf mineralischen Böden zu vermeiden und organischen Kohlenstoff zu speichern.

- Zitat: „Aufgrund der Zunahme der Fahrleistungen im Untersuchungsgebiet sind die Emissionssummen bei den Planvarianten höher als in der Prognose der Nullvariante. Für die Planvarianten wurden vergleichbare Gesamtemissionen ermittelt, die zwischen 7% und 12% höher als in der Prognose Nullvariante sind.“ Diese Aussage spielt auf die so genannte „Mobilitätskonstante“ an und unterstützt unsere Forderung.
- Zitat: "Die Zunahme der CO2-Emissionen „verwischt“ umso stärker, je größer der Bezugsraum gewählt wird. Unterschiedliche CO2-Emissionen im Untersuchungsraum der Straßenplanung haben im Hinblick auf nationale Klimaziele rein quantitativ eine sehr geringe Relevanz“, und: "...eine nachteilige Änderung des globalen Klimas kann mangels hinreichender technischer und wissenschaftlicher Erkenntnisse über die Wirkungszusammenhänge nicht dem Immissionsbeitrag einer einzelnen Anlage zugerechnet werden. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist durch den Auswirkungsbereich des Vorhabens begrenzt. Ein Zusammenhang mit dem globalen Klima oder dem Klimawandel kann nicht verlässlich hergestellt werden." Da die Steigerung der CO2-Emissionen im Feststellungsentwurf nicht weiter problematisiert wird, übernimmt das RP ganz offenbar die Position im zitierten Gutachten. Das ist einigermaßen absurd, werden damit die Klimaschutzziele des Bundes wie auch des Landes faktisch unerreichbar. Denn wie sonst als mit einer großen Anzahl von konkreten Einzelmaßnahmen können diese Einsparziele erreicht werden? Wenn sich jedes Einzelprojekt sei es im Straßenneu- oder -ausbau, sei es in anderen Sektoren wie beispielsweise im Energiebereich in dieser Weise vom Klimaschutz verabschiedet, laufen alle Bemühungen ins Leere. Darüber hinaus entstehen durch solche Infrastrukturprojekte wie dem Neu- und Ausbau der B 27 jahrzehntelang wirksame Logik-Effekte, die dem Klimaschutz langfristig entgegenstehen und die wiederum nur mit aufwändigen baulichen oder aber ordnungsrechtlichen Maßnahmen begrenzt werden können, die darüber hinaus in der Bevölkerung potenziell auf Ablehnung stoßen. Die resultierende logische Schlussfolgerung muss zwingend für eine staatliche Institution mit Vorbildfunktion lauten: Alle Maßnahmen (auch) des Verkehrssektors müssen unter Einhaltung der gesetzlich verankerten Sektorziele zum Klimaschutz beitragen, um in der Summe die Klimakrise zumindest abzumildern. Daraus folgt: kein Ausbau des motorisierten Straßenverkehrs, keine Zerstörung natürlicher CO2-Senken.
- Der Fachbeitrag vernachlässigt ferner die Digitalisierung als verkehrsentlastenden Prozess (sowohl arbeitsökonomisch als auch in Hinblick auf emissionsmindernde Logistik)

Insgesamt haben wir den Eindruck, dass der in der zweiten Offenlage nachgereichte „Fachbeitrag Klima“ nicht nur oberflächlich und unvollständig ist, sondern vor allem keinerlei Konsequenzen aus den dort getroffenen Aussagen gezogen werden. Nicht zuletzt vernachlässigt er die von uns geforderte, am wenigsten klimaschädliche Nullvariante.

Zu 22: Verkehrsqualität

Vorab:

Mindestens drei Parameter der acht des vorliegenden Prognosehorizontes werden aktuell bundes- und insgesamt umweltpolitisch infrage gestellt:

- Motorisierungsentwicklung (Kfz-Bestand und Fahrleistungen)
- Veränderungen der Verkehrsmittelbenutzung
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (Straße, Schiene)

Hingewiesen wird an dieser Stelle auch auf die derzeitige Entwicklung der politischen Diskussion bzgl. des Landeskonzeptes Mobilität und Klima, das die konkreten Maßnahmen beschreiben soll, wie die Sektorziele des KlimaG erreicht werden sollen. Eine wesentliche Zielsetzung ist dabei die Reduzierung des MIV. In den Unterlagen wird so getan, als gäbe es diese Diskussionen und diese Notwendigkeiten nicht. Es werden schlicht Entwicklungen aus der Vergangenheit weitergeführt. Offenbar wird Verkehrspolitik keinerlei lenkende Funktion zugetraut.

- § 17 Abs. 1 Satz 2 BFStrG (Bundesfernstraßengesetz): Nach der Rechtsprechung des BVerwG ist die Variantenauswahl bei den möglichen Trassenführungen einer geplanten Bundesfernstraße fehlerhaft, wenn sich eine Alternativlösung als eindeutig besser geeignet aufdrängen musste. Dies war in den 1990er Jahren ganz klar der Fall, die Tunnelvarianten und durch die oben genannten Begleitmaßnahmen aufgewertete Nullvariante wurden aber nur unzureichend geprüft und abgelehnt, obwohl sie laut UVP die besseren Variante gewesen wären!
- Der in den Unterlagen betrachtete Prognosehorizont 2030 ist zu nah, zumal die neue Trasse bis dahin kaum fertiggestellt sein dürfte. Der Prognosehorizont beginnt in der Vergangenheit (2017) und integriert damit in seine Rechnung den Verkehrszuwachs bis 2030 überdurchschnittlich hoch in Hinblick auf das Zieljahr 2035. Die Shell Studie prognostiziert ab hier einen leichten Rückgang im MIV. Bei der ersten Planveröffentlichung sind die Planer strikt den Vorgaben der Shell-Studie gefolgt und haben sich auf diese berufen. Nachdem die Aussagen der Shell-Studie nun dem Bauvorhaben zu widersprechen drohen, entwickeln sie davon abweichende Erhebungsverfahren aufgrund der kommunale Siedlungsplanungen und prognostizierenden gesteigertes Verkehrsaufkommen. Man darf insofern die Vergleichbarkeit der Methodik hinterfragen.
- Auf Seite 21 wird die nicht zukunftsfähige – deshalb von BUND und LNV abgelehnte B27-Planung – offensichtlich und die Verkehrsinduzierung sogar klar beschrieben: "Mit dem durchgehend, vierstreifigen Ausbau der B 27 von Stuttgart bis nach Balingen steht eine durchgängig leistungsfähige und attraktive Verbindung entlang dieser Landesentwicklungssachse zur Verfügung. Durch den Ausbau wird die B 27 in stärkerem Maße vom großräumigen Verkehr genutzt." Diese Aussage ist vor allem hinsichtlich der Klimawirkungen entscheidend. Sie wird an keiner Stelle berücksichtigt.
- Anhand der lapidaren Aussage (unter 4. "Verkehrsprognose") „Spürbare Wechselwirkungen zwischen Straßenverkehrs- und ÖV-Verkehrsaufkommen wurden in der vorliegenden Untersuchung nicht angenommen“, wird deutlich, dass das RP Tübingen auf laufende Planungen zur Ertüchtigung des ÖPNV (insbesondere der Regionalstadtbahn) und damit zu einer umweltfreundlichen Veränderung des Modal

Split nur zum Schein eingeht, weil es bei einer seriösen Berücksichtigung des ÖV Gefahr liefe, nicht an der bevorzugten "Maximalausbauvariante" 1 g festhalten zu können.

- Aufschlussreich ist der Hinweis: „Sind innerhalb des Prognosezeitraums entscheidend veränderte Entwicklungen erkennbar, kann die Prognose überarbeitet werden, oder muss ggf. grundlegend neu aufgestellt werden.“ Das bedeutet, dass u. a. bereits jetzt die Planungen der Regionalstadtbahn (in den Unterlagen verallgemeinert als "Veränderung der Verkehrsmittebenutzung" und "Ausbau der Verkehrsinfrastruktur/ Schiene") in die Verkehrsprognose einbezogen werden müssten, anstatt mit dem vom RP Tübingen favorisierten B27- Ausbau eine veraltete Verkehrspolitik zu zementieren und nicht zuletzt den Nutzen-Kosten-Index (NKI) der Regionalstadtbahn zu senken!
- In der Verkehrsprognose (Planunterlage 22a) sind fragwürdige Aussagen enthalten: So steht auf Seite 17: "Insgesamt wird davon ausgegangen, dass der Pkw-Verkehr von 2017 bis 2035 um ca. 10 % zunehmen wird. Beim Schwerverkehr > 3,5 t ist ein deutlich höherer Zuwachs von ca. 35 % zu erwarten." Diese Aussage ist hoch fragwürdig. Denn es wird dort nicht dargestellt, dass die prognostizierte Zunahme des Verkehrs mithin eine Folge des Ausbaus der B27 im betroffenen Abschnitt und in anderen Abschnitten ist. Es ist der Klassiker einer sich selbst erfüllenden Prophezeiung. Außerdem werden einmal mehr die Widersprüche zu den Klimaschutzzielen auf Bundes- wie auf Landesebene deutlich.
- Exkurs: Die im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 dargestellten Zahlen sind grundsätzlich zu hinterfragen.: Laut Abschnitt 1.6 (Zentrale verkehrliche/physikalische Wirkungen) verringern sich durch das Projekt die Fahrzeugeinsatzzeiten unter der Annahme, dass die Quelle-Ziel-Beziehungen unverändert bleiben um 1,25 Mio. Pkw-h/a + 0,07 Mio. Pkw-h/a = 1,32 Mio. Pkw-h/a.

Es wird im Dossier davon ausgegangen, dass von diesen 1,32 Mio. Pkw-h/a nur 0,07 Mio. Pkw-h/a, also nur 5,3 % in den Verkehr reinvestiert werden. (Wie die 0,07 Mio. Pkw-h/a ermittelt wurden, ist nicht auch nur annäherungsweise nachvollziehbar). Die 0,07 Mio. Pkw-h/a führen laut Dossier zu einer Verkehrszunahme von 5,27 Mio. Pkw-km/a. Das wäre demnach der induzierte Verkehr.

Hier ist der zentrale Fehler der BVWP-Methodik. Es werden im Personenverkehr nicht 5,3 % der durch den Straßenbau eingesparten Zeit in den Verkehr reinvestiert, sondern 100 %. (Stichwort: Mobilitätskonstante) Man kann also sagen, dass der induzierte Verkehr hier fast um den Faktor 20 zu niedrig angegeben wird.

Zunahme der CO₂-Emissionen durch den induzierten Verkehr:

Aus den 1,25 Mio. Pkw-h/a, die zusätzlich zu den berücksichtigenden 0,07 Mio. Pkw-h/a in den Verkehr reinvestiert werden, kann man grob überschlägig die CO₂-Emissionen des nicht berücksichtigten induzierten Verkehrs ermitteln. Unter der Annahme einer Geschwindigkeit von 60 km/h und von 120 g CO₂ pro Kilometer ergibt $1,25 \text{ Mio. Pkw-h/a} \times 60 \text{ km/h} \times 120 \text{ g/km} = 9.000 \text{ Tonnen CO}_2 \text{ pro Jahr}$.

Wenn eine derartige Wirkung des Straßenbaus in den BVWP-Dossiers verschwiegen wird, dann dürfen diese nicht als Basis für die Rechtfertigung von Projekten wie der geplanten B27-Trasse werden!

Zu 18 ff Wasser und Gewässer

- Durch die bei der geplanten B-27-Vorzugstrasse großflächige Neuversiegelung gehen die notwendigen, natürlichen Wasserspeicher- und -versickerungsflächen für die Grundwasserneubildung verloren, die bei der durch die Klimakrise häufigeren Extremwetterphasen (Hitze - Dürrephase und Starkniederschläge) eine zunehmend wichtige, unverzichtbare Funktion haben. Dies widerspricht der vom Land propagierten Strategie, Wasser naturverträglich in der Fläche zu halten bzw. im Boden versickern zu lassen, anstatt es abzuleiten oder in aufwändigen Regenüberlaufbecken zwischenzuspeichern.
- Wir bezweifeln, dass trotz Verlegung von Fließgewässern, Einleitung (vorgereinigter) Straßenabwässer usw. die Schlussfolgerung des Beitrags („Nach derzeitigem Kenntnisstand wird durch das Vorhaben keine der relevanten Qualitätskomponenten nachteilig verändert. Somit wird das Verschlechterungsverbot sowohl für den OWK als auch für den GWK eingehalten. Das Vorhaben ist demnach gemäß WRRL zulassungsfähig“) der Realität standhalten wird.
- Weitere Anmerkungen zu diesem Themenkomplex findet man unter 1 (Erläuterungsbericht) und 19 ff (Arten, Biotope, UVP)

zu den Kostenschätzungen

- Wie bereits erwähnt, weichen die im UVP-Bericht angegebenen Kosten auffällig von den im PRINS1 angegebenen Kosten ab.
- Die Kostenberechnungen der geprüften und vorzeitig ausgeschiedenen Varianten und Bauweisen erscheinen vor dem Hintergrund der Abwägung insgesamt unvollständig und tendenziös. So finden wir in den Unterlagen keine abschließende Kostenberechnung zu den Varianten 3 und 3a.
- Wie bereits in unserem Beitrag zum Erläuterungsbericht geschrieben, werden die Umweltfolgekosten in diesem Verfahren unzureichend berücksichtigt. Die Gesamtkosten der der Endelbergtrasse scheinen schöngerechnet, da durch Neuerwerb bzw. Enteignung sowie Ausgleichsmaßnahmen (im Vergleich zur Nullvariante und den Tunnelvarianten) gravierende Kosten hinzukommen.

Zu weiteren verfahrensrelevanten Themen verweisen wir auf die Stellungnahme des NABU Baden-Württemberg, des NABU Nehren sowie des „Bündnisses nachhaltige Mobilität Steinlachtal“ e. V. und schließen uns den dort formulierten Kernaussagen an.

Bitte bestätigen Sie uns den fristgerechten Eingang dieses Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink that reads "Martin Bachhofer". The signature is written in a cursive, flowing style.

Martin Bachhofer
BUND-Landesgeschäftsführer

auch im Namen des LNV-Landesverbandes e. V.

CC an mit dem Verfahren befasste Behörden, Verbände und Initiativen