

Landesnatschutzverband BW · Olgastraße 19 · 70182 Stuttgart

Regierungspräsidium Tübingen
Postfach 26 66
72016 Tübingen

jonas.letsch@rpt.bwl.de und Verteiler

28.09.2020

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom
24-7/0513.2--20/B27 Bodelshausen-Nehren

Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom Telefon/E-Mail

Planfeststellungsverfahren für den Aus- und Neubau der B 27 zwischen Bodelshausen und Nehren Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Stellungnahme im Namen des LNV Landesverbandes e. V. und des BUND Regionalverbands Neckar-Alb im Landesverband BW e. V.

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Unterlagen zu o.g. Verfahren und die damit verbundene Möglichkeit zur
Stellungnahme.

Wir erheben Einspruch gegen die Verwirklichung der Vorzugsvariante 1g.

Eine modifizierte Variante auf der Bestandstrasse (Variantenbündel 3) wäre im Variantenvergleich die ökologisch verträgliche und einzig richtige Lösung.

Die Planung ist nicht genehmigungsfähig, u.a.

- weil ein Nachweis fehlt, dass dieser Straßenbau zu den Klimaschutzziele der EU beiträgt, also Verringerung der Klimagase um mindestens 55 Prozent bis 2030
- weil der Straßenbau der Vorbildfunktion der öffentlichen Hand nach § 3 UVwG widerspricht
- weil laut FFH-Verträglichkeitsprüfung erhebliche Beeinträchtigungen bleiben, die nicht ausgeglichen werden können
- weil der nach § 33a NatSchG geschützte Streuobstbestand nicht auszugleichen ist und eine entsprechende Genehmigung fehlt
- weil die Arterhebungen unvollständig sind und damit die Abwägungsgrundlagen
- weil geplante Ausgleichsmaßnahmen (hier z.B. Grünbrücke) vorhersehbar funktionsuntüchtig sein werden, denn unmittelbar daneben soll eine Rastanlage mit WC entstehen und damit erhebliches zusätzliches Störungspotential.

Grundsätzliches

Die Gemeinde Ofterdingen hat die kommunale Planungshoheit dazu genutzt, nach Festlegung auf das Variantenbündel 1 im Jahr 1974, also vor fast 50 Jahren zu Zeiten der großen Energiekrise, Tatsachen zu schaffen, die nun unumgänglich erscheinen und auf die die Straßenplanung nach Planungsrecht Rücksicht zu nehmen hat. In dieser Zeit haben sich die Lebensgrundlagen und das Umweltbewusstsein der Gesellschaft aber dramatisch verändert: viele Menschen haben erkannt, dass der Ressourcenverbrauch und die anderen Eingriffe in Natur und Landschaft nicht mehr wie bisher fortgesetzt werden dürfen, auch wenn die IHK (z. B. Steinlachbote 22.09.2020) und andere Akteure das unter beeindruckender Ignoranz der Klima- und Biodiversitätskrise nicht wahrhaben wollen.

Das Projekt ist vor dem Hintergrund der großen geopolitischen Herausforderungen inzwischen völlig aus der Zeit gefallen. Auch wenn die umweltrelevanten Konflikte formal abgearbeitet und die artenschutzrechtlichen Probleme durch aufwändige Ausgleichs- und Ersatzregelungen rechtlich geprüft wurden, ist die aus dem letzten Jahrhundert stammende Planung nur ein weiteres beredtes Beispiel für ein „weiter so“.

Die großen Ziele, dem Klimawandel wirksam zu begegnen und Ressourcen wie Rohstoffe, Fläche, Naturhaushalt zu schonen, werden nicht konsequent angegangen, sondern einer schematischen fachlichen Abwägung geopfert. Die Umsetzung der Planung würde wieder einmal eine exorbitante Materialschlacht und Umgestaltung der Landschaft auf dem Rücken der kommenden Generationen bewirken, von denen zahlreiche Vertreter*innen verzweifelt versuchen, sich eine lebenswerte Zukunft zu erkämpfen, beispielsweise indem sie weltweit Millionen von Menschen für die Bewegung „Fridays for future“ mobilisieren. Der Europäische Green Deal¹ soll offenbar von anderen und andernorts mit Leben erfüllt werden, solange hier im „Ländle“ alles in gewohnten Bahnen laufen kann.

Es kann und darf nicht mehr als Argument dienen, dass man schneller von Rottweil nach Stuttgart und umgekehrt fahren kann, wenn drumherum die Katastrophe ihren Lauf nimmt. Ein paar Wanstschrecken über die Straße zu helfen, macht die Krefeld-Studie² nicht ungeschehen.

Erhalt der Resilienz, Steigerung der Effizienz und vor allem Suffizienz müssen die Vorgaben für die Zukunft sein: zunächst wären bestehende Trassen effizienter zu nutzen, indem z. B. Neuversiegelungen reduziert werden.

„Im Hinblick auf Resilienz muss die Funktionalität kritischer Ökosystemdienstleistungen auch dann gewahrt bleiben, wenn das System unter Stress steht. Im Hinblick auf Nachhaltigkeit sollen menschenwürdige Lebensbedingungen für gegenwärtige und zukünftige Generationen entwickelt werden und, wo bereits gegeben, erhalten bleiben. Die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie sollte als Ort genutzt werden, um diesen Austausch zwischen Resilienz und Nachhaltigkeit in Deutschland, Europa und weltweit voranzubringen und in seiner Temporalität zu präzisieren.“³

Zulassung der Ausnahme, Alternativenprüfung

Nach der FFH-VP 19.6.1 (S. 59) bleiben erhebliche Beeinträchtigungen festzustellen. Die Prüfung der FFH-Verträglichkeit hat ergeben, dass der zweibahnige Aus- und Neubau der B 27 zwischen Bodelshausen und Nehren trotz der geplanten Vorkehrungen und Maßnahmen zur Schadensbegrenzung zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen wird.

§ 34 BNatSchG ist zu beachten. Eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bzw. eine Befreiung nach § 67 BNatSchG unterliegen strengen Vorschriften, die nicht leichtfertig angewandt werden dürfen.

Wir vermissen einen ausreichenden Nachweis des postulierten „überwiegenden öffentlichen Interesses“ an der Vorzugvariante 1g. Wie wurde belegt, dass die Bevölkerung der betroffenen Anliegergemeinden außerhalb Opferdingens diese Streckenführung bevorzugt? Die vor allem durch Externe verursachten Verkehrszahlen, die relativen Kostenschätzungen sowie die aktuelle Belastung Opferdingens dürfen nicht alleine als Argumente dienen. Wir fordern u. a. die Berücksichtigung des geplanten zweigleisigen Ausbaus der Regionalstadtbahn sowie der zunehmenden Digitalisierung der Arbeit (Stichwort: Homeoffice) und Flexibilisierung der Arbeitszeiten.

1 https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_de

2 <https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0185809>

3 Deutsches Institut für Urbanistik <https://www.wpn2030.de/wp-content/uploads/2020/08/Nachhaltig-aus-der-Coronakrise-1.pdf>

Eine Abweichung und somit eine Befreiung von der Gesetzeslage ist nur dann mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar, wenn die Konsequenzen nicht im weltweiten Kontext gesehen werden. Die Dimension dieses Bauvorhaben und damit auch der Eingriff in den Naturhaushalt ist für die heutigen Bedingungen schlicht zu groß. Die schönen Worte und Gesetze der Bundesregierung (z. B. hier⁴) und der EU bleiben – abgesehen von der rechtlichen Pflicht – weitgehend folgen- und wirkungslos.

Als Begründung für die Anwendung der Ausnahmeregelung wird im Erläuterungsbericht zum LBP angeführt: „Tunnellösungen auf der Bestandstrasse sind wegen mangelnder Leistungsfähigkeit verkehrlich nicht zielführend (Variante 3f) oder unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der B 27 nicht zu bauen (Variante 3b) sowie wirtschaftlich unverhältnismäßig.“ Genau das hinterfragen wir mit unseren Ausführungen.

Eine zumutbare, insbesondere die Umweltauswirkungen stärker berücksichtigende Alternative des Bauvorhabens muss mit einer Variante der Variantenkomplexe 2 und 3 möglich gemacht werden.

Das Wegwägen der Tunnelvarianten im Variantenbündel 3 ist in Relation zu den Auswirkungen der Vorzugsvariante 1g inakzeptabel, weil man von allen Tunnelvarianten die teuerste, technisch anspruchsvollste und zeitaufwändigste Variante 3b mit Doppelstocktunnel und mit Unterquerung der Steinlach als einzig mögliche darstellt.

Ein kürzerer Tunnel ohne Kreuzung der Steinlach wäre völlig ausreichend. Auf der Seite in Richtung Hechingen grenzen lediglich aufgesiedelte Gewerbeflächen mit überwiegend befestigten Lager- und Stellflächen an die B27. Der im Variantenvergleich gezogene Schluss erscheint zwar logisch, ist aber falsch: "Der Verkehr müsste während der Bauzeit über die L 385, den Nordring Mössingen sowie die L 384 und die L 394 durch Nehren (voraussichtlich für ca. 3 Jahre) umgeleitet werden. Die Leistungsfähigkeit der Umleitungsstrecken ist für die Zusatzbelastungen nicht ausreichend."

Die günstigste Tunnelvariante (modifizierte V 3f = einbahniger Tunnel mit Gegenverkehr auf 900 m Länge ohne Steinlachquerung) – sofern nicht ohnehin ganz auf Tunnel verzichtet würde – brächte eine hinreichende Entlastung für Offerdingen, wo ja erheblicher innerörtlicher beziehungsweise zwischenörtlicher Verkehr herrscht, und könnte in Relation zum Doppelstocktunnel in deutlich kürzerer Zeit in offener Bauweise realisiert werden. Das Verkehrsaufkommen ist bei einbahnig zweistreifiger Führung im Ort auf rd. 1 km Länge mit Sicherheit regelbar. Durch eine Doppellösung – zweistreifige Ortsdurchfahrt oben für den Ziel- und Quellverkehr und zweistreifige Tunnellösung für den Durchgangsverkehr – kann auf eine durchgängige Vierstreifigkeit verzichtet werden. Auch wäre eine Dreistreifen-Lösung beispielsweise mit Wechsel der Richtungspriorisierung zwischen abends und morgens denkbar.

Die Kostenberechnungen der geprüften (und nicht geprüften) Varianten und Bauweisen erscheinen vor dem Hintergrund der Abwägung insgesamt tendenziös. So finden wir in den Unterlagen keine abschließende Kostenberechnung zu den Varianten 3 und 3a.

Der Erläuterungsbericht schreibt auf S. 14 selbst: „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 Umweltgesichtspunkten am schlechtesten ab. Unter Einbeziehung wirtschaftlicher und verkehrlicher Aspekte wurde Variante 1 insgesamt jedoch als vorteilhafteste Lösung beurteilt.“ Es ist also eindeutig eine Frage der Priorisierung der Argumente.

Die aktive Verbauung der ortsnahen Varianten im Zuge der Durchsetzung von Einzelinteressen in Offerdingen darf nicht nachträglich legitimiert und als Zwangspunkt gewertet werden.

Offerdingen hätte Jahrzehnte lang die Gelegenheit gehabt, die Situation vor Ort zumindest teilweise zu entschärfen, beispielsweise durch Ertüchtigungen und kleinere Korrekturen wie eine 30 km/h-Regelung

4 <https://www.bmu.de/themen/natur-biologische-vielfalt-arten/artenschutz/>

oder Herbeiführen einer laminaren Verkehrsströmung durch intelligente Ampel- und Geschwindigkeitsregelungen. Auch Initiativen zur Verlagerung des Individualverkehrs weg vom KFZ zu anderen Verkehrsmitteln, wie sie andernorts forciert werden, hätten längst Erfolge zeitigen können. Stattdessen leidet das Steinlachtal unter der Priorität der Straße, die sich nicht zuletzt in zahlreichen, flächenfressenden ebenen Parkplätzen in den wachsenden Gewerbegebieten zeigt. Mangels intelligenter, umweltfreundlicher Mobilitätskonzepte der Steinlachkommunen und der dort ansässigen Betriebe pendeln Arbeitnehmer*innen bevorzugt mit dem Auto und alleine (was in etwa dem Bundesschnitt von 1,1 Nutzer*innen/PKW entspricht). Entsprechend stark belastet sind die an die B 27 und Zubringerstraßen angrenzenden Wohngebiete und Schulen, entsprechend unattraktiv und zum Teil gefährlich sind parallel verlaufende Radwege.

Wir fordern, dass für die erforderliche Alternativenprüfung der Ausnahmeprüfung nach § 34 BNatSchG für das FFH-Gebiet Nr. 7520-311 ein entsprechendes Verkehrskonzept mit einer Optimierung der Ortsdurchfahrt Ofterdingen, der Einbindung des ÖPNVs, neuer Radwege und der Integration intelligenter Mobilitätskonzepte für die Steinlachkommunen erstellt und als Alternative geprüft und bewertet werden muss. §34 BNatSchG Abs.3 Punkt 2 verlangt explizit, dass „zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.“

Wir sind der Meinung, dass die als Zwecke für den Aus- und Neubau der B27 („Nachhaltige Entlastung der Ortslagen von Ofterdingen, Mössingen und Nehren von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen“, „Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit des Verkehrs“ und „Unterstützung der Entwicklungsziele der Raumordnung, Landesplanung und Bauleitplanung“) auch durch Tempo 30 in Ofterdingen, Kreisverkehren statt Ampelanlagen, Querungshilfen für Fußgänger und einen Ausbau des Güterverkehrs und ÖPNVs per Bahn zu erreichen wären. Die Alternativenabwägung der aktuellen Planung sieht solch eine Variante nicht vor, daher ist die Alternativenprüfung für die Prüfung der Ausnahme nach § 34 BNatSchG für das FFH-Gebiet Nr. 7520-311 unvollständig und die Ausnahme aus unserer Sicht nicht zu gewähren. In der FFH-Ausnahmeprüfung vom Dezember 2019 sind nur die über 20 Jahre alten Alternativenplanungsvarianten überprüft worden. Aktuelle verkehrsplanerische und ökologische Erkenntnisse beziehungsweise bautechnische Entwicklungen fanden bedauerlicherweise keinen Eingang in das Planfeststellungsverfahren.

In Baden-Württemberg und im restlichen Deutschland werden viel größere Tunnelprojekte durchgeführt, die die zahlreichen Sicherheitsvorschriften erfüllen sollen (und oft auch können). Sogar der Denkmalschutz muss zuweilen hintanstellen. Wenn beispielsweise in Stuttgart ein bedeutender historischer Bahnhof abgerissen werden kann, dann sollten auch in Ofterdingen deutlich weniger markante Gasthäuser zugunsten des höheren Ziels des Ressourcenschutzes zur Disposition gestellt werden.

Wenn überhaupt, dann muss also die Trasse analog zu Dußlingen durch Ofterdingen geführt werden. Die für die Beseitigung oder gegebenenfalls Verlagerung von Gebäuden entstehenden Kosten sollten es den nachfolgenden Generationen wert sein.

Die Kostenschätzungen berücksichtigen die Auswirkungen auf die Umwelt, insbesondere den Naturhaushalt, nur unzureichend. Nicht nur der Neubauabschnitt, sondern auch die dadurch entstehenden zu bebauenden „Lücken“ werden einen immensen kumulativen Flächenverbrauch mit den entsprechenden Nebenwirkungen bewirken, der nicht monetarisiert wird.

Artenschutz

Die B 27 neu, insbesondere der Neubauabschnitt, führt zu umfangreichen Auswirkungen auf das Schutzgut 'Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt' mit etlichen verbleibenden, nicht weiter minimierbaren Beeinträchtigungen.

§33a NatSchG findet nicht die gebührende Anwendung. 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. Zum Erhalt der wertgebenden Artenvielfalt, insbesondere der Wanstschrecke, der streuobsttypischen Vogel- und Fledermausfauna ist von wesentlicher Bedeutung. Es ist

bislang keine Ausgleichsmaßnahme vorgesehen, die eine Neupflanzung von Obstbäumen vorsieht. Nistkästen können langfristig kein Ersatz für eine extensiv genutzte Streuobstlandschaft sein.

Über § 1 Absatz 2 BNatSchG hinaus verpflichtet sich das Land, dem Rückgang der Artenvielfalt in Flora und Fauna und dem Verlust von Lebensräumen entgegenzuwirken sowie die Entwicklung der Arten und deren Lebensräume zu befördern.

Als weiteres bezieht sich das Gesetz des Landes zur Stärkung der Biodiversität im § 1 a auf die Artenvielfalt. Über § 1 Absatz 2 BNatSchG hinaus verpflichtet sich das Land, dem Rückgang der Artenvielfalt in Flora und Fauna und dem Verlust von Lebensräumen entgegenzuwirken sowie die Entwicklung der Arten und deren Lebensräume zu befördern.

Bei der Querung von Hungergraben, Bachsatzgraben und Ehrenbach sind im Bereich der Querungsstellen Verlegungen erforderlich, die zum Verlust naturnaher Gewässerabschnitte und zur Minderung der Lebensraumfunktionen für gewässergebundene Pflanzen- und Tierarten führen.

Offenbar wurden aber keine Untersuchungen angestellt, um das Vorhandensein insbesondere von wertgebenden totholzbewohnenden Käferarten zu prüfen. Der Hirschkäfer wurde lt. UVP-Bericht nicht nachgewiesen, was bei dem verbreiteten Vorkommen von Totholz (Streuobstbestände, Waldstrukturen) verwunderlich ist.

Es wurden keine Nachweise des Steinkrebsses erbracht. Die Art kommt aber möglicherweise doch im Gebiet vor. Am 3. Mai 2020 konnte in der Steinlach westlich des Umspannwerkes Nehren ein Kopf eines toten Steinkrebsses gefunden werden. Es ist davon auszugehen, dass auch noch lebende Individuen weiter flussaufwärts oder in zuführenden Bächen vorkommen.

Wirksamkeit der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Fragmentierung der Landschaft

Die Wirksamkeit von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kann nur nach bestem Wissen prognostiziert werden. Die Erfahrung zeigt aber leider oft, dass ohne dauerhaftes Monitoring und konsequentes Nachsteuern eine schleichende Entwertung stattfindet, insbesondere bei Projekten dieser Größenordnung. Wir gehen davon aus, dass durch die enorme Neuerschließung von Flächen durch die Straße und durch sie nachfolgend geförderte Baugebiete langfristig der gesamte Raum seine ökologische Wertigkeit verlieren wird. Daher plädieren wir unbedingt dafür, nur vorhandene Versiegelungen bzw. unmittelbar angrenzende Flächen umzunutzen.

Der Biotopverbund ist – auch nach dem oben erwähnten Gesetz zur Stärkung der Biodiversität – generell 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 in der Umgebung der B27 und damit eine weitere Fragmentierung der Landschaft vorgesehen sind. Durch großen Aufwand, u.a. auch durch eine Grünbrücke für wanderndes Wild, soll dem entgegengewirkt werden. Dabei muss nicht nur für verbindende Strukturen gesorgt werden, sondern es ist auch durch ein langfristiges Monitoring und ggf. Nachbesserungen eine uneingeschränkte Wirksamkeit der Maßnahmen nachgewiesen werden.

Die vorgesehenen Ausgleichs- bzw. Tauschflächen stellen keinen adäquaten ökologischen Ersatz dar, weil diese Ersatzflächen nicht zusammenhängen, sondern zerstückelt über die Landschaft zerstreut liegen.

Wir gehen davon aus, dass durch die enorme Neuerschließung von Flächen langfristig der gesamte Raum seine ökologische Wertigkeit verlieren würde.

Funktionsfähigkeit der Grünbrücke/Lage der PWC-Anlagen

Wir können nicht nachvollziehen, weshalb unmittelbar neben einem angrenzenden Wildtierkorridor von nationaler Bedeutung bzw. einer noch zu bauenden Grünbrücke eine große Rastanlage mit WC errichtet werden soll.

Der Wildtierkorridor führt bei Bad Sebastiansweiler über die B 27 und stellt somit eine Verbindung innerhalb des FFH Gebietes 7520-311 dar, die durch den Bau der B 27 noch stärker als bisher durchtrennt wird. Durch eine Grünbrücke soll hier Abhilfe geschaffen werden. Der Korridor reicht bis fast an den

geplanten, nördlich angrenzenden Parkplatz heran. Dieser würde somit die Funktionstüchtigkeit des Wildtierkorridors erheblich beeinträchtigen. Es ist der letzte Überquerungspunkt, den wandernde Tiere in der Region haben und der erhalten und gefördert werden muss.

Selbst wenn sich einige Tierarten an die von Menschen geprägte Kulturlandschaft mehr oder weniger angepasst haben sollten, bleiben noch diverse erheblich empfindlichere Arten übrig, für die die geplante Querungshilfe kaum bis nicht geeignet ist, u. a. die Gruppe der Fledermäuse.

Und selbst wenn durch geplante Maßnahmen zur Lenkung von Schall und Licht die Raumwirkung dieser Immissionen verringert werden soll, konterkarieren sie die Artenschutzmaßnahmen an der geplanten Grünbrücke. Es dürfte auch zu erwarten sein, dass zusätzlich Personen trotz Einzäunungen aus dem Gelände der Parkplätze hinaus in die Umgebung gehen werden, welche direkt durch ihre Anwesenheit oder indirekt (z. B. durch Müllablagerung) die Wirksamkeit der Querungshilfe beeinträchtigen.

Das Kabinen-Schlafverbot (siehe neuen Mobilitätspakt der EU) für LKW-Fahrer wurde nicht berücksichtigt. Diese müssen in Zukunft für das Übernachten innerhalb der gesetzlich bestimmten Wochenruhezeit von mindestens 45 Stunden eine Unterkunft aufsuchen, die sie an diesem Parkplatz nicht finden werden.

Aus dem Erläuterungsbericht ist nicht ersichtlich, ob eine Alternativenprüfung für die Anlage von Rastplätzen anderswo entlang der B27 erfolgt ist, beispielsweise am Nasswasen oder am Brielhof. Man sollte auch untersuchen, ob nicht einer oder mehrere der nach Feierabend leerstehenden Parkplätze in Gewerbegebieten entlang der B 27 (entsprechend ausgestattet) als Parkplatz für LKW dienen könnte. Es ist auch eine Kombination mit den geplanten PM-Parkplätzen denkbar; dies wäre ein weiteres Mittel, um die Neuversiegelung zu reduzieren. Wir fordern, eine solche Prüfung ergebnisoffen durchzuführen.

CO₂

Das am 31.07.2013 in Kraft getretene „Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes in Baden-Württemberg“ sieht vor, den Treibhausgasausstoß des Landes bis 2020 um mindestens 25 Prozent zu senken, bis zum Jahr 2050 wird eine Minderung um 90 Prozent angestrebt. Im Koalitionsvertrag 2016 bis 2021 ist festgeschrieben, das Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg im Hinblick auf ambitionierte Ziele für 2030 und die Optimierung der Steuerungswirkung fortzuschreiben. Das Umweltministerium erarbeitete in Abstimmung mit den zuständigen Fachministerien zunächst Eckpunkte zur Weiterentwicklung des Gesetzes, die das Kabinett am 21. Mai 2019 beschloss. Am 26. Mai 2020 gab das Kabinett den Entwurf des „Gesetzes zur Weiterentwicklung des Klimaschutzes in Baden-Württemberg“ zur Anhörung frei. Die Anhörung zum Gesetzentwurf fand vom 26. Mai bis 7. Juli 2020 statt.⁵ Selbstredend muss das Gesetz dann nach Verabschiedung auch angewendet werden.

Das Klimaschutzgesetz des Landes setzt mit vielen Maßnahmen auf die Förderung des Umweltverbundes. Dagegen setzt die obere Planungsbehörde mit der Vorzugsvariante „Endelbergtrasse“ auf die Förderung des MIV. 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: Ressourcen- und Energieaufwand für den Bau, für den prognostizierten Verkehr und für Sanierungsmaßnahmen von Belag und Bauwerken. Nach § 4 (2) gilt demnach: „Die unvermeidbaren Auswirkungen des Klimawandels sind im Rahmen einer landesweiten Anpassungsstrategie durch vorsorgende Anpassungsmaßnahmen zu begrenzen.“

Ein Straßenbau in dieser Dimension ist in der Landschaft vor dem Albtrauf absolut nicht mehr zeitgemäß. Der Klimawandel und die immer noch durch Straßenverkehr verursachten immens hohen CO₂-Emissionen erfordern andere Lösungen, die auch nicht durch eine Umstellung auf elektrisch betriebene KFZ (deren Herstellung ja auch mit erheblichen CO₂-Emissionen verbunden ist!) herbeigeführt werden können. Der Plan ist ein weiteres Beispiel für eine völlig falsche Verkehrs- und Förderungspolitik.

⁵ <https://um.baden-wuerttemberg.de/de/klima/klimaschutz-in-baden-wuerttemberg/klimaschutzgesetz/>

Dass das Ziel der Reduzierung von CO₂-Emissionen in erster Linie über entsprechende Veränderungen bzw. Verbesserungen bei der Fahrzeugflotte umgesetzt werden soll, ist unrealistisch. Durch den Ausbau der Straße werden zusätzlicher Verkehr und damit höhere Emissionen erzeugt.

Die Daten des Luftschadstoffgutachtes (17.3) basieren auf einer falschen Verkehrsprognose und dienen aber u.a. den FFH-Gutachten als Basis.

Emissionen/Immissionen

Durch den schnelleren Verkehr werden großflächig höhere Lärmemissionen entstehen, die zwar lokal durch Lärmschutz vermindert werden sollen⁶, die aber ansonsten weiträumig als Teppich die Landschaft weiterhin verlärmern werden, insbesondere solange keine wirksamen Maßnahmen ergriffen werden – und davon ist bei dem auch sonst herrschenden allgemeinen Vollzugsdefizit auszugehen –, Fahrzeuge und deren FahrerInnen konsequent zu kontrollieren.

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 auffälligerweise abgeschnitten, die Isophonen dürften deutlich weiter ausgreifen. Es findet somit zwar eine Verlagerung des Lärms von Ofterdingen weg statt, stattdessen werden Mössingen, Bästenhardt und auch Nehren nach dem St. Florians-Prinzip zusätzlich belastet. Der Gesamtnutzen ist nicht erkennbar. Dies wird aber im Text S. 45 verschwiegen.

Eine Lärminderung zugunsten Ofterdingens könnte auch bei Varianten im Bereich der Ausbaustrecke bzw. den Varianten im Bündel 3 durchgeführt werden.

Abgesehen davon ist es pietätlos, den nah zu umfahrenden Ofterdinger Friedhof als Mischgebiet ohne Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Lärm auszusetzen.

Verkehrsprognose

In der Unterlage 22 wird auf die laufenden ÖPNV-Planungen insbesondere zur Regionalstadtbahn nicht eingegangen bzw. die möglichen Zusammenhänge werden verschleiert. Es soll ja gerade der MIV-Quell-Ziel-Verkehr reduziert werden.

Die Feststellung: „Spürbare Wechselwirkungen zwischen Straßenverkehrs- und ÖV-Verkehrsaufkommen wurden in der vorliegenden Untersuchung nicht angenommen.“ Das kann nur bedeuten, dass der geplante zweispurige Ausbau der Regionalstadtbahn mit entsprechender Taktverbesserung ignoriert wird, ist sie doch ein wesentliches Mittel zur Verlagerung von Personenkilometern weg von der Straße auf die Schiene.

Weiteres Zitat aus der Unterlage: „Sind innerhalb des Prognosezeitraums entscheidend veränderte Entwicklungen erkennbar, kann die Prognose überarbeitet werden, oder muss ggf. grundlegend neu aufgestellt werden.“

Genau darum muss die Regionalstadtbahn in die Verkehrsprognose einbezogen werden, anstatt mit dem geplanten B27- Ausbau in die falsche Richtung lenkende Tatsachen zu schaffen – und nicht zuletzt den Nutzen-Kosten-Index (NKI) der Regionalstadtbahn zu senken!

Aufgrund des demographischen Wandels wird sich die Bevölkerung in Deutschland über den Prognosehorizont 2030 hinaus erheblich reduzieren⁷ und damit wird auch der MIV zurück gehen. Die Verkehrsprognosen sind also auch deshalb entsprechend völlig neu zu bewerten und dabei ist nicht nur der absurd nahe Zeithorizont 2030 als Zielmarke vorzugeben, abgesehen davon, dass die neue Trasse bis dahin kaum fertiggestellt sein dürfte.

6 <https://www.bmu.de/themen/luft-laerm-verkehr/laermschutz/eu-umgebungs-laermrichtlinie/>

7 <https://service.destatis.de/bevoelkerungspyramide/#!y=2060>

Fläche, Landwirtschaft

Die „Fläche“ wurde in der Fassung des UVPGs vom 20.07.2017 als zu berücksichtigendes Schutzgut mit aufgenommen (§ 2 Begriffsbestimmungen - (1) 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 bezeugt die Erkenntnis auch in der Politik, dass Fläche endlich und weder für die Natur noch für die Landwirtschaft vermehrbar ist und Entscheidungen über jede Art der Beanspruchung sorgfältig abzuwägen sind. Vermeidung und Minimierung von Eingriffen kommen eine noch höhere Bedeutung zu. Dass diese gesetzliche Änderung jedoch keinerlei Auswirkung auf eine jahrzehntealte Planung haben soll ist erschreckend. Die Trassenvariante mit dem größten Flächenverbrauch wird forciert. Dadurch werden über 100 ha Fläche zusätzlich für Ausgleichsmaßnahmen benötigt.

Der Flächenverbrauch mit seiner immensen Neuversiegelung landwirtschaftlicher Böden muss in Zeiten zunehmender Nahrungsmittelknappheit und Abhängigkeit von Nahrungs- und Futtermittelimporten verhindert werden. Für eine regionale Versorgung würden erhebliche Beeinträchtigungen entstehen.

Die landwirtschaftlichen Flächen werden in doppelter Hinsicht – durch die Neuversiegelung nebst Immissionen und für Kompensationsflächen – in Mitleidenschaft gezogen, wodurch den betreffenden Landwirten u. U. die Lebensgrundlage entzogen wird. Es gehen wertvolle Produktionsflächen in einem unverhältnismäßigen Umfang für immer verloren.

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 nicht überall nachvollziehbar, weil auf einigen der Ackerflächen keine Bodenverbesserung zu erzielen ist, sondern dies stattdessen zu einer Verdichtung funktions-tüchtigen Bodens führen kann.

Die baubedingten Nebenwirkungen auf die Konfliktbereiche 5 bis 8 wurde – insbesondere Nehren betreffend – nicht ausreichend untersucht, vor allem wurde nicht plausibel dargestellt, wie schädigende Auswirkungen auf die unmittelbar von der geplanten Trasse betroffenen FFH-Gebiete und die bedrohten Arten während der Bauzeit vermieden werden. Die in der Bauzeit beanspruchte Fläche ist deutlich größer als die schlussendlich von der fertigen Trasse beanspruchte Fläche.

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 zerstört werden können.

Die später parallel zur B27 verlaufende Zubringerstraße, die ins Offerdinger Gewerbegebiet weiterführt, wird ist Bestandteil der geplanten Endelbergtrasse und befindet sich – entgegen anderslautender Aussagen – auf Nehrener Gemarkung. Derzeitig ist sie ein Fahrradweg und müsste später zusätzlich zur B27 ausgebaut werden.

Wasser

Durch die großflächige Neuversiegelung gehen bei wachsender Wetter-Unsicherheit im Klimawandel mit offenbar häufiger werden Trockenphasen die so notwendigen Versickerungsflächen für die Grundwasserneubildung verloren. Andererseits besteht eine drastische Zunahme der Gefährdung durch Hochwasser bei Starkregenereignissen. Es widerspricht der auch 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.

Aktuell ruft das LRA Tübingen wieder einmal dazu auf, unnötigen Wasserverbrauch zu vermeiden und die LUBW warnt: "Alles, was verhindert, dass Grundwasser neu gebildet wird, ist verschärfend." Als Beispiel nennt der Experte die Flächenversiegelung, sei es durch Straßen und Gebäude (...) (Südwestpresse 09.09.2020).

Näherholung, Landschaftsbild, Lärm

Durch die Neubautrasse würde ein wichtiger Näherholungsraum 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 doch um wesentliche Anteile der Gesamtstrecke und -fläche. Wir fordern außerdem die Berechnung der kumulativen Lärmbelastung durch die Vorzugsvariante im Abschnitt des Mössinger Nordrings, da hier mit der Zugtrasse (zukünftig Regionalstadtbahn), Nordring und B27 drei Infrastruktureinrichtungen parallel verlaufen, was mit Sicherheit zu höheren Lärmbelastungen der Mössinger Bevölkerung führen wird.

Das Landschaftsbild des derzeit noch weithin offenen Gebiets zwischen den bestehenden Ortschaften würde durch massive Eingriffe in das Landschaftsbild durch zahlreiche Brücken mit erheblichen lichten Höhen und lichten bzw. Stützweiten, Lärmschutzwände, Wälle und Schutzzäune, weithin einsehbar eingeschnitten wie über den Endelberg und die Straße selbst erheblich verändert und zu einem Technik-Mahnmal erhoben.

Die Lärmimmissionen während der Bauzeit werden eine hohe Belastung darstellen. Wir fordern die Darlegung eines Schutzkonzeptes für die gesamte Bauzeit und Strecke über alle Bauphasen hinweg.

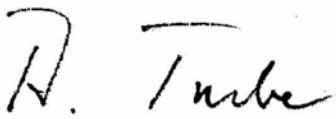
Wird für die Bürger*innen der Orte die Näherholung immer schwieriger, werden die, die es sich zeitlich und finanziell leisten können, per PKW weiter entfernte naturnahe Landschaften aufsuchen, was zu noch mehr Verkehr mit entsprechender Belastung führen wird. Durch den wenig gebremsten Flächenverbrauch und der zunehmenden Verkehrsbelastung wird das Gebiet als Lebensraum auch für Menschen unattraktiv.

Ökologische Baubegleitung

Die ökologische Baubegleitung ist grundsätzlich insbesondere an diffizilen Stellen zu intensivieren und durch ausgewiesenes fachkundiges Personal sicherzustellen.

Bitte bestätigen Sie uns den fristgerechten Eingang dieses Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen auch im Namen des BUND Regionalverbands Neckar-Alb im BUND Landesverband BW e. V.



Dr. Anke Trube, LNV-Geschäftsführerin

CC:

BMVI buengerinfo@bmvi.bund.de

MVI BW buengerreferent@vm.bwl.de

UNB j.schlotter@kreis-tuebingen.de, M.Bernhardt@kreis-tuebingen.de, s.block@kreis-tuebingen.de

Naturschutzbeauftragte r.engler@kreis-tuebingen.de

ULB s.notter@kreis-tuebingen.de

Schwäbisches Tagblatt redaktion@tagblatt.de

LNV, BUND, BI u.a.