



NABU Bezirksgeschäftsstelle Neckar-Alb · Ziegelhütte 21 · 72116 Mössingen

Regierungspräsidium Tübingen
Referat 24
Konrad-Adenauer-Straße 20
72072 Tübingen

Per E-Mail an: Referat24@rpt.bwl.de
und Martin.Haecker@rpt.bwl.de

**Bezirksgeschäftsstelle
Neckar-Alb**

Tamara Ayoub
Geschäftsstellenleitung

Mobil: 0157.58 50 79 57
E-Mail: Tamara.Ayoub@NABU-BW.de

Stellungnahme zur dritten Auslage Planfeststellung B27neu

***in Bezug auf geänderte und ergänzte Planunterlagen der dritten Offenlage vom
13. Mai bis 12. Juli 2024 – ergänzend zu unseren Stellungnahmen zu den
vorangegangenen Verfahrensschritten***

Mössingen, 12.07.2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

die NABU- Bezirksgeschäftsstelle Neckar-Alb nimmt im Auftrag und im Namen des NABU Baden-Württemberg e.V. zu der Vorhabensplanung in der Fassung der geänderten und ergänzten Planungsunterlagen wie folgt Stellung:

Grundsätzliches Vorab:

Eine Planung für den Aus- / und Neubau von Bundesstraßen mit erheblichen negativen Auswirkungen auf Natur- und Klimaschutz scheint im Licht der aktuellen finanziellen Lage des Bundeshaushalts, den dringend und prioritär durchzuführenden Brücken- und Straßensanierungen und der fehlenden Belegbarkeit einer tatsächlich positiven Auswirkung der geplanten Ortsumgehungen auf die Ortskerne vollkommen aus der Zeit gefallen.

Ein Ziel des Straßenverkehrsrechts ist, die Allgemeinheit vor den vom Verkehr ausgehenden Gefahren zu schützen. Das Umweltbundesamt (2023) zweifelt in seinem Rechtsgutachten „Verfassungsrechtliche und grundsätzliche Aspekte einer Reform des Straßenrechts nicht an, dass sich das auch auf den Schutz vor Klimaerwärmung bezieht. Es führt weiter aus, dass für eine schutzgutbezogene weite Auslegung des Titels „Straßenverkehr“ in Artikel 74 Absatz 1 Nr. 22 GG zudem der an den Gesetzgeber gerichtete Handlungsauftrag aus Artikel 20a GG spricht. Dieser ist darauf gerichtet, insbesondere durch Gesetzgebung und Verwaltung auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen: „Der Staat schützt auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung

durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung.“

Vor dem Hintergrund, dass für den Bereich Nehren-Oftringen deutliche Verbesserungen der innerörtlichen Verkehrssituation möglich sind, die ohne gravieren Beeinträchtigungen von Natur- und Klimaschutz umgesetzt werden können, weisen wir darauf hin, dass das Straßenverkehrsrecht es durchaus zulässt, situationsspezifische Vorrangregelungen für den ÖPNV oder den nichtmotorisierten Verkehr zu schaffen, sofern entsprechendes auf der gesetzlichen Ebene vorgesehen wird.

Generelle Kritik am Verfahrensverlauf

Zunächst stellen wir fest, dass die ausgelegten Unterlagen absolut nicht den Ansprüchen an transparente Verfahren und eine gute Beteiligung von Bürger*innen und Vertreter*innen der Zivilgesellschaft entsprechen, die sich das Land Baden-Württemberg selbst gesetzt hat.

Die unübersichtliche und nicht konsequent durchgeführte Zusammenstellung alter und neuer Dateien erschwert ein Herausfiltern der in diesem Verfahrensschritt relevanten zu bearbeitenden Aspekte. Das beginnt bereits beim Inhaltsverzeichnis (00), das unverändert aus der zweiten Auslage im Frühjahr 2023 übernommen wurde und fehlenden Datumsangaben, z. B. auf dem Titelblatt von 0_UEbersicht_der_Planänderungen. Die Unübersichtlichkeit zieht sich durch die gesamten Unterlagen und wird auch dadurch deutlich, dass nicht, wie anfangs angekündigt, alle Änderungen in den Textdateien tatsächlich rot gekennzeichnet sind. Der Stand der Verfahrensunterlagen ist insofern teilweise irreführend und unklar, auch, weil teilweise auf bereits vorhandene Unterlagen verwiesen wird, die aber im neuen Verfahren schwer greifbar sind.

Wir kritisieren daher die fehlende Transparenz im Vorgehen und teilen unseren Unmut im Umgang mit uns ehrenamtlich tätigen Naturschützer*innen mit. **Wir behalten uns daher ausdrücklich vor, unsere Stellungnahme zu einem späteren Zeitpunkt zu ergänzen; insbesondere wenn uns weitere Veränderungen der Planungsunterlagen auffallen, die nicht entsprechend kenntlich gemacht und daher übersehen wurden.**

In der aktuellen Offenlage wurden unserer Ansicht nach nicht alle Unterlagen, an denen qua Rechtsprechung eine Änderung hätte vorgenommen werden müssen, offengelegt, was zu Problemen in der Nachvollziehbarkeit führt. Zudem wurden die Unterlagen anders als vorangegangene Auslagen ausschließlich digital zur Verfügung gestellt, wie durch das neue Bundesfernstraßengesetz (letzte Änderung 22.12.2023) ermöglicht. Deswegen stellt sich die Frage, ob alle anderen Gutachten noch auf dem aktuellsten Stand der derzeit geltenden Gesetzgebung basieren oder ob je nach Interessenslage einmal eine aktualisierte Rechtslage zunutze gemacht worden sein, während sie an etwa für das Vorhaben nachteilig wirkender Stelle ausgeblendet worden wäre. Um diesem Eindruck entgegenzuwirken:

Wir bitten um eidesstattliche Versicherung, dass zu keinem Verfahrenszeitpunkt das aktuell geltende Recht zugunsten einer veralteten Rechtslage hintangestellt worden ist, um eine Durchsetzung des Projektes hierdurch zu ermöglichen. Beispielhaft sei hier genannt, dass es nach wie vor keine Erfassung der Lärmwerte auf Grundlage der mittlerweile geltenden Lärmschutzrichtlinie gibt.

Eine Vergleichbarkeit der Varianten ist anhand der vorgelegten Ergänzungen nicht möglich, denn ergänzende Untersuchungen wurden nur für die Varianten 2a, 2b, 3b, 3f und 4a durchgeführt und beschrieben. Die vom RP bevorzugte Variante 1g wird den Ergebnissen nicht gegenübergestellt.

Im Fazit des Kapitels Variantenvergleich wird deutlich, dass die Varianten 2a, 2b, 3b, 3f und 4a aus Artenschutzgründen vorzuziehen sind. Dennoch wird der abschließende Satz (Seite 66) sogar noch abgeschwächt – hier ist die aktuelle Ergänzung tatsächlich rot hervorgehoben:

Damit sind diese Varianten unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten im Vergleich zur Vorzugsvariante 1g zwar als **etwas** günstiger zu beurteilen; sie werden aber auf Grund der nachfolgend dargelegten gravierenden Belange, die ihnen entgegenstehen, verworfen und nicht weiterverfolgt.

Stellungnahme zum UVP-Bericht und zur FFH-Ausnahmeprüfung

Wir widersprechen der vermeintlich als gegeben statuierten, stets wiederholten und auch in diesem UVP-Bericht (Offenlegung Mai bis Juli 2024, S. 59) dargelegten Ausnahmebegründung des Vorhabens nach § 34 Abs. 3 + 4 BNatschG (Unterlage 19.6.2a) aus nachfolgenden Gründen (dem Dokument folgend):

Kein Vorliegend zwingender Gründe des öffentlichen Interesses:

Hier wird angeführt, dass die Ortsdurchfahrt Ofterdingens zu „entlasten“ sei.

In den Unterlagen der zweiten Offenlage wurde bereits seitens des RP im Immissionsbericht dargelegt, dass keine erheblich erhöhte Immissionsbelastung durch Schadstoffe vorliegt. Damit scheidet die Vermeidung/Reduzierung von Schadstoffbelastungen entlang der Bestandstrasse als „zwingender Grund des überwiegenden öffentlichen Interesses“ von vornherein aus.

Soweit eine Beseitigung bestehender Lärmbelastung als „zwingender Grund des überwiegenden öffentlichen Interesses“ angeführt wird, ist festzustellen, dass diese nicht so hoch zu sein scheint, als dass das RP den Ergebnissen der in Auftrag gegebenen Lärmschutzgutachten (Zustimmung des GR Ofterdingen 1.7.21) nachkäme. Die in diesem - durch das auch im Planfeststellungsverfahren beauftragte gutachterliche Büro - vorgeschlagenen Emissionsminderungsmaßnahmen, werden mit dem Verweis auf eine „zu geringe

Anwohnerbetroffenheit“ durch das RP zurückgewiesen. Der Widerspruch liegt auf der Hand: Wenn die Betroffenheit zu gering ist, um Minderungsmaßnahmen zu rechtfertigen, kann erst Recht kein Bau einer Umgehungsstraße mit dem Argument einer Entlastung von Lärmimmissionen als im „zwingenden überwiegenden öffentlichen Interesses“ stehend qualifiziert werden!

In Hinblick auf die erhobenen Verkehrszahlen vermissen wir zudem die Berücksichtigung intelligent gelenkter Verkehrsflüsse durch KI, eine stimmige Einberechnung der Fahrgastzahlen der Regionalstadtbahn, die vom täglichen Durchgangsverkehr abweichenden Parameter in Bezug auf die akute Lärmbelastung, die sich seit der Coronapandemie durch verstärktes Home-Office und E-Mobilität ergeben.

Ferner vermissen wir Zahlen, die die tatsächliche Zahl durch Lärm betroffener Personen belegen, da in den vergangenen Jahren ohnehin bereits ein erheblicher Wegzug stattgefunden hat und sich vorwiegend Industrie und Tankstellen an der OD befinden.

Wir beantragen, aktenkundig festzustellen,

- **wie viele bewohnte Wohnhäuser von oberhalb der Werte, die Maßnahmen der „Lärmsanierung“ auslösen, gegenwärtig in welcher Höhe von Verkehrslärmimmission ausgehend von der B27 im Bestand betroffen sind**

und

- **auf welches ggf. verbleibende Ausmaß sich eine solche Betroffenheit durch Lärmschutzmaßnahmen entlang der Straße und an den Häusern reduzieren ließe, wenn dafür in bis zu gleicher Höhe Kosten aufgewendet würden, die für die Realisierung der Umgehungsstraße anfallen werden.**

Es ist zu berücksichtigen, dass seit Jahrzehnten keine verkehrsberuhigenden oder anderweitige Lärmimmissionen senkende Maßnahmen ergriffen wurden. Es scheint also so, als liege hier ein künstliches Aufrechterhalten einer prekären Situation zur Legitimation eines umstrittenen Baus und das Beibehalten des „zwingenden Grundes“ als „Antriebsmoment“ vor.

Dann in der Folge die „Gesundheitsgefährdung der Anwohner“ anzuführen, ist unglaubwürdig.

Der Aspekt der „Wohn- und Wohnumfeldfunktionsverbesserung“ würde insbesondere auch bei einer Untertunnelung, der Anlage von Fußgängerquerungen und einer Einhausung beispielsweise nach Schweizer Modell in Schwamendingen (<https://einhausung.ch/>) erreicht werden können.

Hier geht es um einen Durchgangsverkehr von 120.000 KfZ, die ohne weitere großflächige Umwelteingriffe in das bestehende Verkehrssystem integriert werden.

Dieses Modell schlagen wir auch für die Tübinger Südstadt und den geplanten Schindhaubasistunnel vor.

Es ist in den Planungsunterlagen nicht ansatzweise hinreichend dargestellt, dass über solche Maßnahmen eine Problemlösung nicht effektiver und kostengünstiger

erreicht werden könnte, welche dann auch sämtlich mit der Umgehungsstraße einhergehenden erheblichen nachteiligen Auswirkungen für Umwelt, Natur und Menschen entbehrlich machen würden.

Im Ergebnis ist daher festzustellen, dass aufgrund der Planungsunterlagen und der dortigen Angaben und Behauptungen keine Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen, welcher es aber bedarf, um die unstreitig FFH-unverträgliche Realisierung der Ortsumgehung zu legitimieren.

Kein Nachweis, dass keine zumutbaren Alternativen bestehen, um die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele ohne erhebliche FFH-Gebietsbeeinträchtigung verwirklichen zu können

Damit leiten wir über zur angeblich nicht vorhandenen „Zumutbaren Alternative“ (Punkt 2):

Die Behauptung, es existierten keine zumutbaren Alternativen ist haltlos, da von genauerer Alternativenprüfung mit realistischen (!) Zahlen stets abgesehen wurde. Im Laufe der Zeit ergaben sich technisch weitreichende und einfacher umsetzbare Alternativen, welche bislang ungeprüft blieben. Der Behauptung, Tunnellösungen seien auf der bestehenden Trasse nicht zielführend, stehen aktuelle Verkehrszahlen dahingegen zuwider. Diese belegen deutlich, dass bei Nichtausbau kein massives zusätzliches Verkehrsaufkommen zu erwarten wäre. Dass wir hier tendenziöse Auslegungen befürchten, haben wir in den vorangegangenen Widersprüchen dargelegt.

Die Behauptung, der Bau eines Tunnels sei unter Aufrechterhaltung des Verkehrs nicht möglich, ist ebenfalls unhaltbar, da der Verkehr durch die mittlerweile existierenden Schnittstellen über Nehren problemlos umgeleitet werden kann. Insbesondere, da die Gemeinde Nehren dem Ausbau durch die Endelbergtrasse widersprochen hat, sind hier keine Widerstände zu erwarten; insbesondere keine, welchen ein solches Gewicht zukommen würde, dass diese Variante der Problemlösung deswegen nicht realisiert werden könnte.

Auch der Eingriff in den Gebäudebestand scheint in Hinblick auf diejenigen Grundstücksbesitzer, die auf der geplanten Variante betroffen wären, relativ gering. Dies gilt insbesondere dann, wenn diesen, wie in Dußlingen geschehen, adäquater Ersatz oder Neuimmobilien angeboten würden. Soweit ersichtlich ist mit den potentiell betroffenen Eigentümern bislang nicht über die Möglichkeit einer einvernehmlichen Übergabe der Grundstücke gegen adäquate Entschädigung gesprochen oder gar verhandelt worden. Insofern stellt sich gegenwärtig gar nicht die Frage, ob es überhaupt einer – aus rechtlicher Sicht wohl möglichen (siehe „Stuttgart 21“) – Enteignung bedürfte und ob eine solche etwa unverhältnismäßig wäre. Vielmehr wäre vor einem Ausweichen auf eine Neubautrasse die Frage der freihändigen Erlangung benötigter Grundstücke zu klären – zumal auch insofern Zugriff auf das Eigentum Dritter benötigt wird.

Wie oben erwähnt, werden die tatsächlich betroffenen Anwohner zahlenmäßig nicht angeführt, es liegt stets ein Verweis auf die Gebäudeanzahl vor. Die denkmalrechtlich schützenswerten Gebäude wären vom Bau nicht betroffen, bzw. wären zugunsten eines Groß-Centers (Pishni-Center) durch die Gemeinde Offerdingen ebenfalls „geopfert“ worden, insofern zeigt sich auch hier eine

tendenziöse Argumentationsstrategie, die offenbar das Durchsetzen der Lösung Endelbergtrasse zum Ziel hat.

Die Formulierung die Tunnelvarianten „drängten sich“ auch unter dem Gesichtspunkt klimabedingter Aspekte gegenüber der Vorzugsvariante „nicht auf“, macht deutlich, dass hier zwischen den Varianten offenbar kein wesentlicher Unterschied besteht, der durch ein Klimagutachten begründet werden könnte. Der vorliegende Klimafachbericht unterschlägt die CO₂-Amortisierungspotentiale durch kürzere Fahrtstrecke und reduzierten Verbrennerbetrieb (!), sodass auch dieses Argument haltlos bleibt. Vgl. hierzu die genaueren Betrachtungen im Unterpunkt „Zum Klimafachgutachten“.

Der Folgeabsatz, die Variante 1g würde „präferiert“, stellt eine falsche Aussage in ein rechtes Licht, denn der Bezugspunkt „[gegenüber] de[m] Variantenbündel[s] 1“ lässt alle anderen Alternativen außen vor. Hier wird einmal mehr die Wahrnehmung gelenkt, offenbar, um das erwünschte Ziel zu erreichen. Die Aussage lautet an dieser Stelle wohl bewusst nicht „im Vergleich zu allen geprüften und bislang nicht geprüften Alternativen“, denn dies wäre unzutreffend; jedoch muss es genau hierauf ankommen!

Wir stellen grundsätzlich infrage, dass die Verkehrssicherheit durch die neue Linienführung stark verbessert würde und dass dieses Ziel nicht auch anders auf der Bestandstrasse bzw. der Ausschöpfung der Möglichkeiten deren baulichen Veränderung erreicht werden könnte.

Die beiden Vergleichszustände des Ist-Zustands mit einem gewünschten Soll-Zustand (Variante 1g) sind aufgrund der vorliegenden Unterlagen unbrauchbar, da es keine Untersuchungen zu alternativen verkehrlichen Zuständen gibt.

Insofern ist die Behauptung, es gäbe eine Verbesserung, eben auch nicht mehr als eben jenes: eine Behauptung ohne Validierung. Wir weisen darauf hin, dass in den vergangenen Jahren auf dem betreffenden Streckenabschnitt innerhalb Ofterdingens kaum Unfälle stattfanden, während dies auf den vierspurigen Abschnitten der B27 durchaus gehäuft der Fall war.

Hier wird also eine unbelegte Aussage als vermeintlicher Fakt in den Raum gestellt, die tatsächlich höchst Zweifelhaft erscheint.

Wir zitieren das Presseportal des Landes:

„Nach wie vor sind überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit die Hauptursache für tödliche Verkehrsunfälle auf baden-württembergischen Straßen. 152 Menschen haben deshalb im vergangenen Jahr ihr Leben gelassen, das sind 41 Prozent aller Verkehrstoten“, woraus sich im Umkehrschluss ergibt, dass eine erhöhte Geschwindigkeit auf längerer Strecke trotz allen Schönrechnens absehbar zu mehr Toten führen würde. Unseres Wissens geschehen die meisten Unfälle jenseits des überhöhten Geschwindigkeitsspektrums auf den vierspurigen Abschnitten an den Schnittstellen zwischen Vier- und Zweispurigkeit, sodass es nicht heißen kann, dass überall vierspurig ausgebaut werden, sondern dass jene verkehrlichen Schnittstellen entschärft werden müssten (Kreisverkehre).

Da es keine aktuelle Unfallstatistik zu dem Abschnitt zwischen Balingen und Tübingen gibt, die die Behauptung des RP hier anderweitig belegen würden, fordern wir hiermit den Nachweis zur Behauptung seitens der Behörde ein.

Wir beantragen daher eine aktuelle Berechnung der Herstellungskosten und Betriebskosten auf aktuellem Preisniveau für eine Tunnelvariante mit Baumaßnahmen in Sebastiansweiler und eine Berechnung für die Variante 1 g von Bodelshausen bis Nehren durchzuführen und vorzulegen. Dabei ist auch eine nachvollziehbare Aufsplitterung der Kosten darzulegen. Im aktuellen UVP-Bericht sind Berechnungen, die 8 Jahre alt sind und die aktuelle Entwicklung nicht einbeziehen.

Fehlende Sicherung der Kohärenz des Netzes „Natura 2000

Aus fachlicher Sicht bezweifeln wir stark, dass die Maßnahmen zum Schutz der gefährdeten Arten (aller Gefährdungsstadien, inklusive Roter Liste) – beispielsweise zur Beeinträchtigung der Gelbbauchunke – zielführend sind. Gelbbauchunken nutzen als Pionierart Kleingewässer zur Reproduktion. Jedoch geht die Eignung solcher Gewässer bereits nach dem ersten bis zweiten Jahr verloren, denn dann überwiegen die anwesenden Prädatoren den Bruterfolg der Gelbbauchunken. Somit ist eine dauerhafte Pflege oder das Ablassen von Wasser in den Kleingewässern außerhalb der Laichzeiten der Gelbbauchunken notwendig, um diese als CEF-Maßnahme anzuerkennen.

Die dargestellten Maßnahmen halten wir für absolut unzureichend und sehen sie im Gesamtzusammenhang mit der oben geschilderten Kritik an den „Zwingenden Gründen“ für nicht tragfähig, und zwar insbesondere durch den großflächig zu erwartenden Eingriff auch außerhalb der letztendlichen Trassenführung, an. Der an der Natur entstehende langfristige Schaden steht nach Entkräftung der Gründe für uns in keinem Verhältnis.

Es ist bekannt, dass alle Wildtiere ihre Habitate verlassen, insbesondere ökologisch anfällige wie die besonders geschützten Arten, wenn sie dauerhaft beunruhigt werden. Dies wird bei der anstehenden Maßnahme weitflächig der Fall sein, ein Erlöschen der Populationen ist zu erwarten, selbst wenn „Ausgleichsmaßnahmen“ ergriffen werden.

Durch die Maßnahmen wird keinerlei Fläche gewonnen, sondern lediglich umgewidmet wird (Erweiterung des FFH-Gebietes, extensives Weideland), was vor allem die landwirtschaftlich mitgenutzten Flächen betrifft, bedeutet dies einhergehend auch eine Belastung für die bereits ökologisch ausgerichteten Landwirte und deren Lebensgrundlage. Mit Klagen ist an dieser Stelle zu rechnen, vor allem die Landwirtschaftsverbände haben sich hierzu klar geäußert.

Wie alle Verbände (LJV, NABU, BUND, DAV, Landwirtschaftsverbände und viele mehr) zum Flächenverbrauch stehen, dürfte durch den Volksantrag www.laendlelebenlassen.de deutlich geworden sein.

Realisierung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen

Erhebliche Auswirkungen für Fledermäuse sind unvermeidbar, denn es sind sowohl relevante Jagdgebiete als auch Flugstraßen betroffen: Für Fledermäuse wurden im Untersuchungsgebiet drei Flugstraßen mit besonderer Bedeutung nachgewiesen. Die drei an den Flugstraßen nachgewiesenen Arten - Zwergfledermaus, Großes Mausohr und Kleine Bartfledermaus - weisen eine hohe Disposition gegenüber Kollisionsgefahren (durch Straßenverkehr) auf. Zudem besteht eine mittlere bzw. höhere Empfindlichkeit gegenüber Lichteintrag im Bereich der Flugstraßen (s. Tab. 3).

Die Auswirkungen der zusätzlichen Lichtverschmutzung ausgehend von den Scheinwerfern der Autos auf Flora und Fauna, sowie zur Sternbeobachtung finden keine Berücksichtigung, dabei sind gravierende negative Effekte bereits seit Jahrzehnten wissenschaftlich belegt und bekannt.

Die zur Vermeidung von Verbotstatbeständen vorgeschlagenen Maßnahmen sind auch deshalb nicht erfolgversprechend, weil an dieser Stelle langfristige Prognosen zum Monitoring, die den Erfolg der Maßnahme belegen würden, fehlen.

Lediglich die für den Bau angesetzten zwei Vegetationsperioden mit anschließender Störung durch die umliegenden Erdbewegungen anzusetzen, halten wir für nicht realistisch. Insbesondere die Gelbbauchunke und das Große Mausohr reagieren hochsensibel auf Störungen und Eintragung von nichtnatürlichen Stoffen sowie Beunruhigung. Diesbzgl. artenschutzrechtlich erheblichen Beeinträchtigungen werden längerfristig wirken, Verbotstatbestände realisieren und sind nicht ausreichend berücksichtigt.

Ein Misserfolg der Maßnahme wird für das große Mausohr auf Seite 64 (Auslage UVP-bericht 2024) bei Variante 1g sogar prognostiziert. Das Erlöschen der geschützten Population ist insofern absehbar und darf nicht in Kauf genommen werden. Die Ausnahmevoraussetzungen liegen aus den oben (und in früheren Stellungnahmen) zur FFH-Gebietsschutzproblematik vorgetragenen Gründen nicht vor.

An weiteren Mängeln betreffend die Prüfung der Belangen des Artenschutzes ist folgendes hervorzuheben: Mit Blick auf die Reptilien wurden auch in der ergänzten Fassung nur Zauneidechsen näher untersucht. Schlingnattern wurden nicht erfasst. In den alten Unterlagen heißt es dazu als Begründung „Soweit Vorkommen im Nahbereich der Trasse bestehen sollten, ist davon auszugehen, dass deren Betroffenheit über die Zauneidechse und die bezüglich dieser Art zu treffenden Maßnahmen abgedeckt ist.“

Diese Annahme ist nicht nachzuvollziehen. Schlingnattern sind aufgrund ihrer kryptischen Lebensweise wesentlich schwerer nachzuweisen als Eidechsen. Sollten im Zuge des Vorhabens Abfänge durchgeführt werden, sind wesentlich mehr Durchgänge für das Abfangen von Schlingnattern durchzuführen. Hierbei ist das Ausbringen von künstlichen Verstecken zwingend. Sind CEF-Maßnahmen für die Zauneidechse durchzuführen, müssen diese ebenfalls für die Schlingnatter erfolgen. Ebenfalls ist eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung für die Schlingnatter zu beantragen, da die Tötung oder Verletzung von Individuen, eine Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, sowie eine erhebliche Störung der lokalen Population anzunehmen ist.

Auch die Bestandserfassung der Zauneidechsen entspricht nicht den erforderlichen Standards. Genaue Wetterangaben fehlen, diese sind jedoch für die Nachvollziehbarkeit wichtig. Während zunächst aufgeführt wird, dass Bestandsgröße nicht ermittelt werden konnten, da zu wenig Kontrollen angesetzt waren, tauchen später doch Zahlen mit 250 – 500 Individuen auf. Ohne Kenntnis der Bestandsgröße ist eine zielführende Ableitung von Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen aber nicht möglich.

Für die Mauereidechse wird angegeben, der Lebensraum sei „nur teilweise überprüfbar“ gewesen. Dass die Mauereidechsen „verschleppt“ und nicht autochthon sind ist eine Mutmaßung und sollte nicht als Grundlage gesehen werden, weshalb man sie von einer Betroffenheit ausschließen kann!

Zu Punkt 5.4. des Planes, dem Ergebnis der Artenschutzfachlichen Beurteilung, widersprechen wir aus oben bereits ausgeführten Gründen und stellen fest, dass nicht davon ausgegangen werden kann, dass Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 BNatSchG ausgeschlossen werden können. Vielmehr ist mit deren Eintreten zu rechnen, da die Grundlagen der Argumentation des RP zu optimistisch und nicht zuletzt ebenfalls tendenziös sind.

Dies gilt vor allem auch für alle in der EU-Vogelschutzrichtlinie zu berücksichtigenden Vogelarten, vorrangig am Beispiel der für die Feldlerche, für die das RP zu Unrecht eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes ausschließt. Aufgrund der oben genannten weiträumigen Beunruhigung und unserer fachlichen Kenntnis rund um die benannten Arten (Feldlerche, aber auch Halsbandschnäpper, Neuntöter, Schwarzmilan und viele mehr) halten wir eben jene weiträumige Beunruhigung für absolut hinderlich an der Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen.

Wie oben dargelegt, stellen wir auch die Argumentation der „zwingenden Gründe“ infrage und halten die bisherige sogenannte Alternativenprüfung für absolut unzureichend, insbesondere vor der aktuellen gesetzlichen Ausgangslage und Rechtsprechung in Bezug auf Artenschutz, Flächenschutz (insbesondere Streuobstwiesenschutz), Klima- und Landschaftsschutz.

Unerklärlich bleibt, warum eine Zug- und Rastvogelkartierung nicht durchgeführt wurde. Für viele Limikolen stellen während des Zuges Wiesen und Ackerflächen bedeutsame Rastgebiete dar.

Deutlich arbeitet die aktualisierte Untersuchung im Wirkraum heraus, dass Verbotstatbestände an Haselmaus und Zauneidechse ebenfalls unvermeidlich sind, was gerade vor der wenig glaubhaften Notwendigkeitsbegründung (überragendes öffentliches Interesse, siehe oben) schwer zu rechtfertigen sein wird. Dies gilt im Übrigen gleichfalls für die Variante 1g, die aber in der Aufzählung wohlweislich nicht mitbenannt wird. Auch hier glauben wir wieder eine lenkende Darstellung in der Wahrnehmung erkennen zu können.

Das Fachgutachten im Anhang kommt zu dem Schluss, dass die raumsparendsten Varianten die artenschutzrechtlich geringste Auswirkung hätten. Hier wird immer wieder aus artenschutzrechtlicher Sicht die Variante 3f bevorzugt angesprochen – wir fordern deswegen ausgiebige Prüfung dieser Variante zugunsten der Aufgabe der Variante 1g! Es entspricht der ständigen Rechtsprechung des Europäischen

Gerichtshofs und des Bundesverwaltungsgerichts, dass bei Feststellung erheblicher Beeinträchtigung von FFH-Schutzgütern – sei es in FFH-Gebieten oder gegenüber FFH-Anhang IV oder europäischen Vogelarten – gewissen Abstriche an eine aus reiner Sicht der Vorhabenszielverwirklichung „optimalen“ Lösung und dem Streben nach möglichst geringen Kosten zu machen sind.

Vorliegend sind mehrere alternative Möglichkeiten zur Verwirklichung der mit der Planung verfolgten Ziele vorhanden, darunter insbesondere solche, die ohne Zugriff auf FFH-Gebietsflächen oder Habitate geschützter Arten realisierbar wären. Deren Realisierung wäre technisch möglich, würde keine erheblichen Abstriche an den primären Planungszielen mit sich bringen und nur zumutbare „Suboptimalitäten“ in Bezug auf sekundäre Planungsziele mit sich bringen. Soweit eine Besorgnis besteht, dass die Alternativen anderweitige erheblichen Beeinträchtigungen – etwa von Eigentumsrechten Dritten mit potentiell besonderer abwägungserheblicher Relevanz – hätten, ist festzustellen, dass bislang nicht ermittelt wurde, ob es insofern überhaupt zu rechtserheblichen Konflikten kommen würde oder ob diese nicht vielmehr durch anderweite Einigung zu vermeiden wären.

Da die Variante angesichts neuester Verkehrszählung, geänderten Mobilitätsverhaltens und vor allem noch ausgebliebener Maßnahmen auf der Nullvariante nahezu ungeprüft blieb, fordert der NABU vor einem Planfeststellungsbeschluss die Prüfung der bislang unterbliebenen Sofortmaßnahmen zur Beschleunigung des Verkehrsflusses sowie die ernsthafte Prüfung von Tunnel und Einhausungsvarianten auf der Nulllinie, um den Flächenverbrauch und damit den Lebensraumeingriff möglichst zu minimieren.

Der UVP-Bericht bestätigt nochmals, dass diese Variante keinen Eingriff in die Bau- und Siedlungsstruktur einfordert und begründet ein Abweichen von 3f mit der geringen Entlastung des Ortes. Hier haben wir zur Genüge Maßnahmen vorgebracht, wie diese Entlastung erreicht werden könnte. Außerdem beruft sich der UVP-Bericht auf eine veraltete Quelle (Harder, 1989) in der Begründung des Trennungseffektes – auch hier gibt es moderne und barrierefreie Möglichkeiten, würden sie denn gesehen werden wollen.

Nicht zuletzt zeigte die hier vorliegenden und in den vorangegangenen Widersprüchen eingeforderte Gutachtenneuerhebung aus dem Januar 2024, dass entgegen der zunächst (in den beiden vorigen Auslagen) behaupteten „ausbleibenden Verbotstatbestände bei genauem Hinsehen jene eben doch gegeben sein würden. Quod erat demonstrandum.

Wir zweifeln insofern an der sauberen Datenlage aller bisherigen Gutachten, die in Bezug auch Unbedenklichkeit und Notwendigkeit der Trassenführung die Variante 1g als die „bestmögliche“ dargestellt haben, da es bereits in den bisherigen Auslagen zu genug Nacharbeit und Widersprüchen kam, um ein Überprüfungsverfahren mit neuen Gutachten anzustreben.

Wir haben an dieser Stelle abschließend die Frage, warum in Bezug auf den UVP-Bericht ein neues Gutachten zur Variantenprüfung erstellt wurde, im Klimafachbeitrag (nächster Abschnitt der Stellungnahme) jedoch keines zur CO₂-Senkenfunktion von Grünland in Auftrag gegeben wurde und erneuern unseren Eindruck, dass hier tendenziös mit Steuermitteln umgegangen wurde, jedoch kein

ernsthaftes Prüfinderesse an der legitimen Baubarkeit, bzw. etwaigen rechtlichen Erschwernissen, der Planvariante besteht.

Sollte dem so sein, stünde die Frage im Raum, ob hier eine Art Alibi-Klimafachbericht vorliegt.

Woraus sich dieser Eindruck nährt, soll die folgende Betrachtung zur Kennzeichnung innerhalb des UVP-Berichtes und nicht zuletzt dann auch eine genaue Begutachtung des Klimafachberichtes deutlich machen.

Weitere Kritik am UVP-Bericht:

Als auffallend empfinden wir, dass im UVP-Bericht einige gravierende Änderungen nicht farblich gekennzeichnet worden sind, die in höchster Relevanz auf die Verbotstatbestände hinweisen und die Variante 3f des Doppelstocktunnels als artenschutzfreundlichste Möglichkeit aufzeigen. Nicht rot hervorgehoben wurden die Änderungen auf S. 48 beim Verweis auf das Fachgutachten, wie ein unmittelbarer Textvergleich zeigt: 19.1a

Wie wesentlich das Einfordern einer genauen Betrachtung auch unter Berücksichtigung europäischen Rechtes durch die entsprechenden Natur- und Artenschutzverbände scheint, zeigt auch der Inhalt des neuen Gutachtens:

Hier hat sich die Bewertung der Alternativlösungen doch erheblich verschoben, zumal die Variante 1g im vorangegangenen UVP-Bericht noch als „klimatechnisch beste“ Variante galt und das Urteil hierüber im aktuellen Bericht deutlich schwächer ausfällt!

Insgesamt bleibt ein Großteil relevanter Änderungen, nämlich der gesamte Anhang, unmarkiert, obwohl hier die Erhebungen mit maßgeblicher Auswirkung auf eine Neubewertung der Variante 1g stehen.

Betrachtung des Fachgutachtens Klima

Für die Auswirkungen des Straßenbauprojektes auf die Klimaschutzbelange wurde ein Fachbeitrag Klima (Unterlage 17.4 a vom 10.02.2023) vorgelegt. Die Belange des Klimaschutzes, wie diese im Rahmen einer Straßenplanung zu ermitteln sind, um diese gem. § 13 Abs. 1 KSG zu berücksichtigen, wurden aufgrund der nicht mehr aktuellen und zu kritisierenden „Hinweise des Bundesverkehrsministeriums“ vom 16.12.2022 erarbeitet.

Mittlerweile liegt eine aktuellere methodische Grundlage vor, anhand derer die Klimawirkungen zu ermitteln sind. Es wird im weiteren Verfahren zu prüfen sein, ob die bisherigen Ermittlungen ausreichen, um diesem Stand der Technik Rechnung zu tragen (1.).

Gemessen daran, dass bereits heute zweifelhaft ist, ob die Klimaziele gem. § 1 Satz 2 KSG erreicht werden und der Verkehrssektor einen erheblichen Teil an Treibhausgasemissionen verursacht, ist jegliche neue Straße kontraproduktiv. Die Berücksichtigung der Klimabelange gem. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG bei der Straßenplanung dürfen nicht bei den aus dem etablierten Systemen entwickelten

Methodenpapiere stehen bleiben, da diese ein „weiter so, wie bisher“ bedeuten. Es werden viele Daten erhoben und ermittelt, die Grundlagen der Straßenplanung bleiben jedoch bestehen. Deshalb müssen bei der Straßenplanung gem. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG weitere Belange berücksichtigt werden (2.).

(1). Klimaschutz Straße der FGSV

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) hat ein „Ad-hoc-Papier zur Berücksichtigung von großräumigen Klimawirkungen bei Straßenbauvorhaben“ (AP Klimaschutz Straße) mit Stand vom Dezember 2023 erstellt. Bei der FGSV handelt es sich um einen gemeinnützigen technisch-wissenschaftlichen Verein, dessen Hauptaufgabe es ist, technisches Regelwerk für das Straßen- und Verkehrswesen in Deutschland zu erstellen. Die Regelwerke der FGSV geben für gewöhnlich den Stand der Technik wieder und werden regelmäßig durch Runderlasse des BMDV behördenverbindlich.

Das AP Klimaschutz Straße gibt anknüpfend an die Hinweise des BMDV Hilfestellungen zur Berücksichtigung des globalen Klimas und der THG-Emissionen bei der Straßenplanung in Umsetzung der Vorgaben des § 13 Abs. 1 KSG und der hierzu bisher ergangenen Rechtsprechung. Es verfolgt dabei wie die anderen beiden Leitfäden drei unterschiedliche methodische Ansätze für die jeweiligen Sektoren Verkehr, Industrie und LULUCF, wobei unter den Sektor Verkehr streng genommen teilweise auch eine Einbeziehung des Sektors Energie durch die Berücksichtigung der bei der Kraftstoffherstellung entstehenden Emissionen erfolgt.

Im Sektor Verkehr (und Energie) wird auf VDI 3782 Blatt 7 und das HBEFA zurückgegriffen. Bei der Berechnung der THG-Emissionen soll neben den Auspuff-Emissionen auf der Straße auch – sowohl für fossil als auch elektrisch betriebene Fahrzeuge – die Vorkette einbezogen werden, d.h. diejenigen Emissionen, die bei der Stromerzeugung und -bereitstellung sowie der Kraftstoffherstellung und -bereitstellung entstehen. Es erfolgt eine Gesamtbilanz der „Well-to-Wheel“-Emissionen (AP Klimaschutz Straße, S. 18). Die THG-Emissionen werden auf Grundlage der in der Verkehrsuntersuchung ermittelten Verkehrsbelastungen berechnet. Zu vergleichen ist der Prognose-Nullfall mit dem Planfall im gesamten verkehrlichen Wirkungsbereich. Anders als die Hinweise des BMDV lehnt das AP Klimaschutz Straße eine Irrelevanzschwelle von Zusatzbelastungen ab, um keine klimarelevanten Auswirkungen zu übersehen. Berücksichtigt werden sollen nicht nur räumliche Verlagerungen auf andere Straßen, sondern auch modale Verlagerungen auf andere Verkehrsträger sowie primär induzierter Verkehr, wofür ein multimodales Nachfragemodell erforderlich ist (AP Klimaschutz Straße, S. 18 f.). Für die Emissionsmodellierung wird die Verwendung des bereits erwähnten HBEFA angeraten. Als Eingangsdaten gehen hier neben den in der Verkehrsuntersuchung ermittelten Verkehrszahlen auch die Flottenzusammensetzung (im HBEFA bis 2050 prognostiziert), Straßentyp, Tempolimit, Verkehrsqualität („Level of Service“ – LOS), Streckenlängsneigung, Strommix der Vorkettenemissionen sowie Kaltstartzuschläge auf Innerortsstraßen (AP Klimaschutz Straße, S. 21 ff.).

Dabei kann auf Ebene der Vorplanung bzw. der Variantenuntersuchung auf eine detaillierte Bestimmung der Verkehrssituation, des Verkehrszustands und der

Streckenlängsneigungen verzichtet werden. Auf Ebene der Entwurfs- und Genehmigungsplanung werden die Emissionen für die Sektoren Verkehr („Tank-to-Wheel“) und Energie („Well-to-Tank“) gesondert ausgewiesen (AP Klimaschutz Straße, S. 26 f.). Das Ergebnis enthält eine Aussage darüber, ob das Vorhaben emissionserhöhend oder -mindernd wirkt und eine Ausweisung der Absolutwerte der Änderung der THG-Emissionen zwischen Null- und Planfall (AP Klimaschutz Straße, S. 27).

Für die Lebenszyklusemissionen unterscheidet das AP Klimaschutz Straße wie die Hinweise des BMDV danach, was bereits auf Ebene der Vorhabenzulassung entschieden werden kann und was demgegenüber der Ausführungsplanung zuzuordnen ist. Für die Berechnung verweist auch das AP Klimaschutz Straße auf das Methodenhandbuch für den BVWP 2030 und die darin enthaltenen pauschalen Angaben von THG-Emissionen in kg CO₂e/m² für die versiegelte Fläche sowie Flächengrößen von Tunnel- und Brückenabschnitten in m² (AP Klimaschutz Straße, S. 28 ff.). Das Arbeitspapier weist darauf hin, dass das BVWP-System sehr grob ist und einige darin enthaltene Angaben nicht nachvollzogen werden können. Es schlägt daher vor, den Methodenansatz des BVWP weiterzuentwickeln (AP Klimaschutz Straße, S. 31).

Für den LULUCF-Sektor verweist auch das AP Klimaschutz Straße zunächst darauf, dass die Klimaschutzfunktion von Böden und Vegetationsstrukturen Teil der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes i.S.d. § 1 Abs. 1 Nr. 2 und § 14 Abs. 2 BNatSchG ist und auch insoweit im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen der §§ 13 ff. BNatSchG abzuhandeln ist (AP Klimaschutz Straße, S. 33). Methodisch wird danach (mit Verweis auf die Hinweise des BMDV) vorgeschlagen, zunächst die besonders klimarelevanten Böden und Biotope zu identifizieren und zu beschreiben, deren Inanspruchnahme und Beeinträchtigung zu vermeiden und minimieren, des Weiteren die unvermeidbare Inanspruchnahme und Beeinträchtigung zu ermitteln (negative THG-Effekte), sodann die positiven THG-Effekte von Kompensationsmaßnahmen darzustellen und diese schließlich den negativen THG-Effekten gegenüberzustellen (AP Klimaschutz Straße, S. 33). Dabei erfolgt keine Berechnung der THG-Effekte in t CO₂e, sondern eine flächenmäßige Abschätzung in m² oder ha unter Berücksichtigung der jeweiligen qualitativen Funktionsausprägungen (AP Klimaschutz Straße, S. 33). Auch hier wird dies mit fehlenden methodischen Standards für eine Bilanzierung der CO₂e für Inanspruchnahme und Beeinträchtigung von Biotopen und Böden sowie entsprechende Kompensationsmaßnahmen begründet. Aufgrund diverser diesbezüglicher Forschungsprojekte wird aber mit der Entwicklung einer entsprechenden Methodik in den nächsten Jahren gerechnet (AP Klimaschutz Straße, S. 33 f.). Hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen wird ergänzt, dass diese im Hinblick auf ihre Klimaschutzfunktionen optimiert werden sollen, soweit dies möglich ist (AP Klimaschutz Straße, S. 36 und 40). Zwei wichtige Einwände gegen das Erfordernis von Kompensationsmaßnahmen werden antizipiert: Dem Argument, Überbauung von Moorböden könne zu einer Konservierung des darin enthaltenen Kohlenstoffspeichers führen, wird erwidert, dass die Überbauung die Wasserzufuhr des Moors beeinträchtigt und außerdem die Wiedervernässung (die Teil der Nationalen Moorschutzstrategie ist) verhindert. Dem Argument, die in einem gerodeten Wald enthaltene Biomasse könne klimafreundlich genutzt werden, wird entgegnet, dass die spätere Nutzung bspw. des Holzes nicht Gegenstand der

Planfeststellung und daher nicht berücksichtigungsfähig ist (AP Klimaschutz Straße, S. 39).

Hinsichtlich der Ermittlung der Lebenszyklusemissionen werden in allen Leitfäden die pauschalen flächenbezogenen Angaben nach dem Methodenpapier zum BVWP 2030 angewendet.

Für die Verkehrsemissionen wird auf das HBEFA Bezug genommen, wobei die Hinweise des BMDV hierbei auch ausdrücklich eine Kalkulation der Emissionen für Pkw mit Elektroantrieb erwähnen und das AP Klimaschutz Straße ausdrücklich sämtliche Well-to-Wheel-Emissionen in den Blick nimmt, also auch die Emissionen, die bei Herstellung und Bereitstellung der Kraftstoffe für Verbrennermotoren bzw. des Stroms für Elektro-Fahrzeuge entstehen. Das AP Klimaschutz Straße berücksichtigt bei der Ermittlung der betriebsbedingten Emissionen auch Verlagerungseffekte von einem Verkehrsträger auf den anderen.

Die THG-Emissionen im LULUCF-Sektor werden in allen Leitfäden über den naturschutzrechtlichen Eingriffsausgleich durch flächenmäßige Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation abgearbeitet und nicht quantitativ in Form von CO₂e ermittelt. Das AP Klimaschutz Straße stellt immerhin in Aussicht, dass eine Quantifizierung der CO₂e-Emissionen durch Senkenverluste nach entsprechenden Forschungsvorhaben in Zukunft möglich sein wird.

Die Hinweise des BMDV gehen über das Methodenpapier des StMWBV und das AP Klimaschutz Straße insoweit hinaus, als sie auch Hilfestellungen für die Variantenprüfung (Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen) und die Bewertung der gefundenen Ergebnisse geben.

Danach erstreckt sich die Variantenprüfung zwar auf die Streckenlänge, Art und Zahl der Ingenieurbauwerke, Ausgestaltung der Knotenpunkte, Höhenmeter, Längsneigung, planfreie Strecken und Verzicht auf Lichtsignalanlagen (Stauvermeidung und besserer Verkehrsfluss) sowie Wertigkeit der in Anspruch genommenen Böden und Biotope. Sie wird aber zugleich dahingehend eingeschränkt, dass die Maßgaben und Richtlinien bspw. für Querschnitte als verbindlicher Rahmen angesehen werden und außerdem die Wahl von Baustoffen und Bauweise in die Ausführungsplanung verlagert wird.

(1.) Kritik an den bislang vorliegenden Methodenpapieren

Die Untersuchung der bisherigen Leitfäden für eine Klimaverträglichkeitsprüfung zeigt, dass diese nicht in jeder Hinsicht der nach § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG zu fordernden Ermittlung und Bewertung der tatsächlichen Klimawirkungen von Straßenbauvorhaben gerecht werden. Neben unterschiedlichen Defiziten bei der Ermittlung der Klimawirkungen von Straßenbauvorhaben fällt insbesondere auf, dass die Leitfäden wenige oder sogar keine Hilfestellungen zur Bewertung der gefundenen Ermittlungsergebnisse und ihre Einstellung in die Abwägungsentscheidung liefern. Soweit hierzu Hinweise gegeben werden, zielen diese erkennbar darauf ab, den Behörden Argumente für die Überwindung von Klimaschutzbelange zugunsten der verkehrlichen Belange zur Hand zu geben. Damit laufen die Leitfäden insoweit dem Sinn und Zweck des Berücksichtigungsgebots des § 13 KSG, einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten

diametral entgegen, und reduzieren die Klimaverträglichkeitsprüfung auf einen zum Selbstzweck geratenden bürokratischen Aufwand ohne Mehrwert für den Klimaschutz.

Bei der Ermittlung der Klimaschutzbelange sind folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen:

- Es bedarf der Klarstellung, dass auch diejenigen THG-Emissionen zu berücksichtigen sind, die bei der Herstellung und Bereitstellung von Strom für die Elektro-Mobilität anfallen („Well-to-Tank“).
- Zur Berücksichtigung aller nationaler Klimaschutzziele (d.h. für 2030, für 2040, für 2045 und für 2050) bedarf es differenzierter Prognosen der THG-Emissionen für diese Stichtage und eines Abgleichs mit den jeweiligen Klimaschutzzielen.
- Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf sich verändernde Flottenzusammensetzung und einen variierenden Strommix.

Bei der Bewertung der gefundenen Ergebnisse muss folgendes beachtet werden:

- Bei der Bewertung ist außer Acht zu lassen, dass der Beitrag des Vorhabens zum Klimawandel gemessen an den globalen Emissionen gering ist. Denn auch jede kleinste Menge trägt zum Klimawandel bei.
- Das Klimaschutzgebot richtet sich nicht allein an den Gesetzgeber. Mit § 13 KSG hat dieser den Klimaschutz zu einem von allen Trägern öffentlicher Aufgaben zu berücksichtigenden Belang erhoben (Art. 20a GG). Deshalb dürfen Planfeststellungsbehörden die Verantwortung nicht auf den Gesetzgeber verlagern.
- Die Bedarfsfeststellung gemäß den Verkehrswegeplänen befreit nicht von einer Abwägung aller von dem Vorhaben berührten Belange, in die auch die „Null-Variante“ als Alternative einzustellen ist.
- Klimaschutz darf nicht auf ein Rechenspiel mit CO₂-Äquivalenten reduziert werden. Stattdessen hat die Planfeststellungsbehörde sich auch die Auswirkungen des Klimawandels auf die Lebenswirklichkeit der Menschen bereits in den kommenden Jahrzehnten zu vergegenwärtigen.
- Je größer die ermittelten Klimawirkungen des Vorhabens sind, desto intensiver haben sich die Planungsträger mit Alternativen auseinanderzusetzen und desto eher sind Abstriche an den Planungszielen zumutbar.
- Es bedarf der Klarstellung, dass die Richtlinien für die äußeren Maße des Straßenkörpers nicht zwingend sind, sondern Ermessensspielräume für abweichende Gestaltungsmöglichkeiten belassen. Die Alternativenprüfung erstreckt sich daher grundsätzlich auch auf die äußeren Maße des Straßenkörpers.

- Auch zur Wahl von Baumaterial und Bauweise können grundlegende Vorgaben gemacht werden, soweit diese einen ausreichenden Spielraum für Detailfestlegungen in der Ausführungsplanung belassen.
- In seiner A14-Entscheidung hat das BVerwG die durch THG-Senken-Verlust verursachten Emissionen als ausgeglichen angesehen, wenn der Biotopverlust nach der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ausgeglichen ist. Diese wird den Besonderheiten des Klimaschutzrechts mit den verbindlichen Stichtagen für bestimmte Reduktionspfade nicht gerecht, da diese anders als das geltende Naturschutzrecht keine längeren Wiederherstellungszeiten von Biotopen duldet bzw. eine erst nach diesen Stichtagen eintretende Wiederherstellung in der Bewertung unberücksichtigt bleiben muss. Es ist daher – wenn das Vorhaben hinsichtlich des LULUCF-Sektors als ausgeglichen gelten soll – ein Timelag-Aufschlag erforderlich, der eine Wiederherstellung der beeinträchtigten Senkenfunktion zu den jeweiligen Stichtagen sicherstellt. Dies ist zum einen abweichend von der Rechtsprechung des BVerwG in der Bewertung zu berücksichtigen. Für einen Timelag-Aufschlag für die Senken-Verluste besteht zum anderen zwar mit der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung bereits jetzt eine Rechtsgrundlage. Diese wird aber in der bisherigen Praxis nicht so angewendet, dass die Senkenfunktionen auch im Hinblick auf bestimmte Temperaturziele vollständig wiederhergestellt sind. Eine gesetzgeberische Klarstellung hinsichtlich der rechtzeitigen Kompensation von Senkenverlusten bspw. im BNatSchG würde sicherstellen, dass die Befugnis zu geeigneten zusätzliche Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen von den Behörden auch tatsächlich genutzt wird.
- Alternative Verkehrsträger (Schiene statt Straße) finden bisher in der Variantenprüfung keine Berücksichtigung, da dies nach ständiger Rechtsprechung die „Identität des Vorhabens“ infrage stellen würde. Die Verkehrsträgerwahl findet bisher auf einer Ebene statt, die für die Öffentlichkeit schwer nachvollziehbar und rechtlich überprüfbar ist. Dies stellt ein Defizit in rechtsstaatlicher wie demokratischer Hinsicht dar. Die Verkehrsträgerwahl sollte stattdessen auch auf Ebene der Planfeststellung Berücksichtigung finden oder jedenfalls im Zuge der Anfechtung des Planfeststellungsbeschlusses „inzident“ gerichtlich überprüfbar werden.
- Eine effektive Klimaschutzmaßnahme sind nach Erkenntnissen u.a. des Umweltbundesamts zudem Geschwindigkeitsbegrenzungen. Allerdings ist die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Klimaschutzgründen nach geltendem Recht im Regelfall nicht möglich. Die Rechtslage sollte entsprechend angepasst werden, um den zuständigen Behörden damit ein weiteres Klimaschutzinstrument zur Verfügung zu stellen.

Weiterhin haben wir am Fachgutachten Klima an fachlicher wie auch methodischer Kritik folgendes anzubringen:

Die CO₂ Senke von Grünland wird zwar im Fachbeitrag thematisiert, ist aber durch kein Gutachten belegt und auch nicht berechnet, sondern nur grob abgeschätzt. Wie überleitend oben formuliert, erstaunt dies sehr und es bleibt die Frage, weswegen das Projekt hier keiner genauen Betrachtung wert gewesen ist. Diese grundsätzliche Frage zieht sich bis zum Schluss unserer nachfolgenden Kritik an Gutachten und Vorgehen.

Wir stellen außerdem die „Abschätzung“ (S. 5) des Ursachen-Wirkzusammenhangs in seiner Aussagekraft und Validität in Frage. Hier fehlt ein eindeutiger Beleg, eine Abschätzung ist in der Regel nicht aussagekräftig.

Auf Seite 7 stellt das Gutachten die Behauptung auf, es gebe keine relevanten Verkehrsänderungen, die mit in die Betrachtung einbezogen werden müssten. Dies muss ebenfalls infrage gestellt werden, da die Behauptung hier ebenfalls unbelegt bleibt („kann auf eine Neuberechnung der Verkehrszahlen [...] verzichtet werden“), dass hierauf verzichtet werden kann. Ein Beweis steht aus, was folgerichtig alle aus den Fehlannahmen resultierenden Schlüsse gleichermaßen betrifft.

Aus diesem Grund widersprechen wir dem Verfahren unter Verwendung alter Zahlen ohne Einbezug etwaiger Verkehrszahlenänderung entschieden.

Da die Vorzugsvariante deutlich mehr CO₂/Jahr als die Nullvariante im Verkehrsfall produziert, ist sie nach aktueller Rechtslage und insbesondere unter Einbezug der dargelegten fehlenden öffentlichen Interessenswirkung oben wie auch dem Ausbleiben vorher durchgeführter Alternativen nicht vereinbar mit den generellen Reduktionszielen der Regierung. Die Planung fällt mithin in vielen Teilbereichen unter die Prämisse des Verschlechterungsverbots!

Dass dies in den vorgelegten Berechnungen anders wirkt, liegt daran, dass die CO₂-Emissionsvergleiche sich auf einen unzureichend kurzen Berechnungszeitraum beziehen, wozu Sie bitte unseren letzten inhaltlichen Kritikpunkt zur Sache im Fazit zur Variantenbewertung zur Kenntnis nehmen.

Ähnlich willkürlich wirken die nachfolgenden Behauptungen, es gebe zwischen den Varianten Nullfall /1g/3b/3f/4a „keine nennenswerten Differenzen, da die Unterschiede lediglich bei 0 – 4% liegen“ (S. 7/8). Dies würde im Umkehrschluss bedeuten, dass die Differenz nicht existiert, weil lediglich ein Randwert von maximal 4% als unerheblich betrachtet wird. Dies ist eine rein willkürliche Festlegung, die jeden Beleges entbehrt und einmal mehr marginalisierend, bagatellisierend und nicht zuletzt egalisierend wirkt. Wir kritisieren hier also einmal mehr das Vorgehen bei der Gutachtenerhebung und daraus resultierend auch alle Folgeschlüsse.

Ähnlich verhält es sich mit den auf Seite 8 aufgestellten Sachverhalten:

Die CO₂-Senke des Waldbestandes wird hier gleichgesetzt mit einer CO₂-Senke einer aufzuforstenden Waldfläche. Dies ist unsauber im Vorgehen, da CO₂-Absorption undifferenziert gleichgesetzt wird, obwohl hinlänglich bekannt ist, dass die CO₂-Resorptionsmenge bei älteren Bäumen ungleich höher ist als bei Neupflanzungen. Der Bericht geht zwar später auf diesen Umstand ein, vernachlässigt aber alle hierzu nötigen Zwischenschritte in der Auswirkung auf Vorhaben und Ausgleich:

Wie lange dauert es bis die Aufforstung denselben CO₂-Speicher der gerodeten Fläche hat? Müsste nicht folgerichtig so lange mit dem Bau gewartet werden (Monitoring/ Verschlechterungsverbot des Ist-Zustandes!)?

Wer garantiert, dass die versprochenen Resorptionskapazitäten (auch angesichts immer trockener werdender Sommer) auch eintreten und wie soll das Monitoring hier gewährleistet werden?

Auf Seite 9ff. beobachten wir ähnlich großzügige Handhabung im Umgang mit den naturbezogenen und klimatischen Auswirkungen und kritisieren insofern das Vorgehen im Verfahren und die Sache.

Hier blendet das Fachgutachten die Bauabschnitte, die für den Variantenvergleich nicht relevant scheinen aus. Dies dürfte in Hinblick auf das Verfahren nicht zulässig sein, zumal als Schätzwert eine Straßenbreite RQ28 daraus folgernd angenommen wird, was unter anderem aufgrund der bisher eingeplanten Änderungen aber auch der Überschreitung dieser Breite an anderer Stelle nicht in Ordnung sein dürfte. Einmal mehr fällt die Großzügigkeit im Umgang mit der Betrachtung ökologisch kritischer und ggf. die Verschlechterungswirkung in der Interpretation beeinflussender Abschnitte des Bauprojektes ins Auge.

Das für unsere Begriffe großzügige bis unsaubere Vorgehen zeigt sich auch in der Argumentation, dass Daten zu Flächenangaben fehlen – auf die dann „verzichtet“ wird. Dies ist im Vorgehen grob, wenn nicht ggf. fahrlässig, und es stellt sich die Frage, aus welchem Grund dies ebenso wie der Vergleich von Flächentypen, verzichtbar erscheint.

Darunter fällt dann auch der Verzicht auf die Betrachtung der Waldflächen, was wir für nicht zulässig halten, da eine Gesamtbetrachtung des Vorhabens erforderlich ist und das Prozedere selektiv wirkt und die tatsächlichen Gesamtsummen der CO₂-Senkenverluste nicht benannt werden.

Die Grünlandbewertung (Seite 12f.) weist keine Zahlen über die tatsächliche Schädigung der CO₂-Senken auf. Weder in CO₂-Äquivalenten noch in Flächen. Uns scheint völlig unplausibel, dass die Ausgleichsflächen ausreichen sollen. Es erfolgt eine schlichte Behauptung, dass die Maßnahmen ausreichend seien und ein Ausgleich für die CO₂-Speicherverluste hier gegenüberstünde.

Da kaum entsiegelt wird und eine Monitoringmaßnahme von 3 bis 5 Jahren zum Effizienznachweis vorangegangen sein muss, ist dies eine bloße Behauptung ohne wissenschaftlichen Beleg. Die Behauptung des gelingenden Ausgleiches wird aus den vorangegangenen Gründen deswegen hinlänglich in Frage gestellt.

Ähnlich willkürlich wirken die sich widersprechenden Planungsgrundlagen, Änderungen und Begründungen. So bleibt fraglich, wie es sein kann, dass im Klimafachgutachten die Hochwassergefahr für den Bau eines Tunnels entsprechend drastisch dargestellt wird (im Übrigen eine Gefahr, der man durch eine parkähnliche Einhausung weitgehend ausweichen könnte), während gemäß Unterlage 18.1a 6.4.4 zwei Regenrückhaltebecken nicht mehr gebaut würden, die erforderlich wären und gleichzeitig eine der wichtigsten Retentionsflächen an der Schnittstelle Mössingen/MacDonalds/B27neu problemlos versiegelt werden kann. Es bleibt

daraus resultierend die zu stellende Frage, warum nicht Maßnahmen, die in allen Belangen nachhaltig helfen würden, statt einen Zustand zu verschlechtern und damit auch die Bevölkerung einer Gefahr auszusetzen, geplant werden. Die Logik im Verfahren widerspricht sich also augenscheinlich je nach Gutachten und es bleibt undurchschaubar, welches Szenario am realitätsnahesten ist. Insofern halten wir eine absolut unabhängige und objektive Gutachtenerhebung für unerlässlich, die mithin Verbesserungen der Nullvariante zur Lösung der bestehenden Probleme in den Fokus rückt.

Insgesamt können wir der Bewertung der Variante 1g in Kapitel 1.5 des Klimafachberichtes nicht folgen, da die Darstellung offensichtlich (absichtlich?) verzerrt wurde.

Die Differenz zugunsten der Planvariante in Abb. 6 (Lebenszyklus) beträgt weniger als die Mehrproduktion im Verkehr in einem Jahr. Zudem ist der Argumentation, dass die Verkehrsemissionen sich anders entwickeln werden, hinfällig, da dies für alle Varianten gilt und rein spekulativ aber nicht berechnet ist.

Es bleibt erkennbar, dass das RP, bzw. das Klimaschutzgutachten dort, wo es der Sache dienlich scheint, bagatellisiert und auf Daten „verzichtet“, während es dort, wo die Datenlage auch kleinere Verschlechterungen zum Ausdruck bringt, diese marginalisiert. Alles in allem bleibt ein ungueter Beigeschmack, was das Vorgehen, die Art der Bearbeitung und den Einbezug der Öffentlichkeit angeht.

Zusammenfassend:

- Wir halten die in unseren vorherigen Stellungnahmen erhobenen Einwände gegen die vom RP Tübingen favorisierte Variante 1g („Endelbergtrasse“) aufrecht und lehnen die Planung ab.
- Das artenschutzrechtliche Gutachten kommt zu dem Schluss, dass die raumsparendsten Varianten die artenschutzrechtlich geringste Auswirkung hätten. Hier wird immer wieder aus artenschutzrechtlicher Sicht, die Variante 3f bevorzugt angesprochen – wir fordern deswegen eine ausgiebige Prüfung dieser Variante zugunsten der Aufgabe der Variante 1g.
- Wir favorisieren die sogenannte 0-Variante mit begleitenden, verkehrsberuhigenden und -lenkenden Maßnahmen auf der Bestandstrasse sowie Maßnahmen zur Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.
- Sollte die Planfeststellungsbehörde dennoch die Planungen für den Aus- und Neubau der B 27 fortsetzen, 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.



Wir bitten um die Bestätigung des Eingangs des Schreibens und schließen uns mit diesem Schreiben auch den parallel eingereichten Stellungnahmen des BUND Neckar-Alb / BUND Landesverband Baden-Württemberg, der NABU Gruppen Dußlingen, Mössingen, Nehren und Offerdingen-Bodelshausen, des LNV sowie des Bündnis nachhaltige Mobilität e.V. und der gesonderten, ergänzenden Stellungnahme des NABU-Landesverbandes an, sofern diese Aspekte oder Vertiefungen enthalten, die in dieser Einwendungsschrift nicht eigenständig angeführt worden sind.

Mit freundlichen Grüßen

Tamara Ayoub