



NABU Ba.-Wü. Tübinger Str. 15, 70178 Stuttgart

Regierungspräsidium Tübingen  
Referat 24, Frau Gina Blocher  
Konrad-Adenauer-Straße 20

72072 Tübingen

TELEFAX (7 Blatt) 07071 757-3190

**Baden-Württemberg**

Hans-Peter Kleemann \*  
Ortenaustraße 55  
76532 Baden-Baden

Tel. 0172 4098936  
Mail [hpk@nabu-bw.de](mailto:hpk@nabu-bw.de)

Stuttgart, 12.07.2024

## **Planfeststellungsverfahren für den Aus- und Neubau der B 27, Bodelshausen-Nehren**

Zusätzliche Einwendungen zum Verfahren AZ 24-7/0513.2-20/B27 Bodelshausen-Nehren

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrte Frau Blocher.

In o.g. Verfahren bezieht der Landesverband des NABU BW hiermit - zusätzlich zu den weiteren, in diesem Verfahren eingereichten NABU Einwänden - Stellung. Bitte bestätigen Sie kurz den rechtzeitigen und vollständigen Eingang unserer Unterlagen.

### **1. Sachlage**

Das Regierungspräsidium Tübingen (RPT), Abteilung 2, Referat 24 (Planfeststellung) hat für o.g. Planungsvorhaben nunmehr, nach den Verfahrensschritten mit Öffentlichkeitsbeteiligung in den Jahren 2020 und 2023, eine 3. Öffentlichkeitsbeteiligung im Jahr 2024 veranlasst. Hierbei hat sich die Behörde darauf beschränkt, neue Ausarbeitungen sowie Planänderungen zu beschreiben. Die nachvollziehbare Darstellung in Planunterlagen wird vermisst.

### **2. Einzelpunkte**

#### 2.1 Ergänzende Untersuchung im Rahmen des Variantenvergleichs

Hinsichtlich dieser Ausarbeitung wird zuvorderst auf den Anhang zu diesem Schreiben verwiesen (3 Blatt, nabu bw, 12.07.24). Die dortigen Punkte „S.14; S.19; S.24; S.27; S.34; S.42; S.57) sind als Einwendungen zu verstehen. Hierzu liegen keine, bzw. unzureichende, teils auch unzutreffende Ausführungen vor.

Der Variantenvergleich ist im Hinblick auf die Variante 3f (2+2-Lösung) ungeeignet, deren Vorzüge zu erkennen bzw. sie zu bewerten. Folgendes wird eingewandt:

- a) Nur diese Variante erfüllt den Anspruch, überörtlichen Verkehren im Zuge der B 27 vier Fahrspuren anzubieten. Alle anderen Varianten, insbesondere die amtliche Planung, schaffen vier zusätzliche Fahrspuren und somit einschließlich der Bestands-trasse einen sechsspürigen Kfz-Korridor in unmittelbarem Zusammenhang und in mit derselben Verkehrsdestination. Diese Planung entspricht dem Geiste der 1960 / 1970 Jahre und verfehlt den aktuellen Zeitgeist gänzlich.
- b) Die Beurteilung von BS trägt diesem Mangel Rechnung, indem das Unternehmen den Straßenzug mit insgesamt ca. 30.000 Kfz-Fahrten/ Tag, davon ein beträchtlicher Anteil Lokal- sowie Regionalverkehr, als überlastet bezeichnet. Das Verkehrsaufkommen der B 27 im Betrachtungsbereich hat sich binnen des letzten Jahrzehnts stabilisiert (siehe Verkehrsdaten der Straßenbauverwaltung). Innerhalb dieses Zeitraums sind die Gemeinden entlang der B 27 kontinuierlich gewachsen, bei stabilen Verkehrsbewegungszahlen. Bis heute bewältigt die B 27 dieses Verkehrsaufkommen tagtäglich auf je einer Richtungsfahrspur. Wie kann gesunder Menschenverstand damit zum Rückschluss kommen, dass zwei Fahrspuren pro Richtung, also die Variante 3f, für dieses Verkehrsaufkommen unzureichend sei?  
Zutreffend ist allerdings, dass der vorgeschlagene Tunnel, wie aktuell andere, teils höher belastete, zweispürige Tunnel (z.B. B 295, Feuerbach, B 29, Schwäbisch Gmünd, B 27, Stuttgart-Häslach) mit einer reduzierten Geschwindigkeit (50–80 km/h) Befahren werden sollte. Für die bestehende Ortsdurchfahrstrasse werden 30-40 km/h empfohlen (wie auf immer mehr Bundesfernstraßen in Ortslage).
- c) Auch die Untersuchung von Müller-BBM wird der Variante 3f nicht gerecht. Weder die Optimierung der Geschwindigkeitsvorgaben im Hinblick auf den Gesundheitsschutz der Bevölkerung, noch eine realistische Annahme des Anteils elektrischer Antriebe bis zum Jahr 2035 / 2040 wurden untersucht. Die Zunahme der Fahrleistung ist nicht realistisch (auch umweltpolitisch und gesellschaftlich nicht vorgesehen) und der Annahme einer Mehrlänge des Straßennetzes bei Var. 3f wird widersprochen.
- d) Ebenso wird der Kostenannahme widersprochen. Sie entspricht keineswegs den Kosten eines zweispürigen Tunnels (im Gegenverkehr), sondern denjenigen eines zweiröhrigen, also vierstreifigen Straßenzuges.

## 2.2 Klimaschutzbelange

Die klimatischen Projektfolgen, lokal, regional und überregional, wurden - wie in früheren Zeiten – verniedlicht. Die Variante 3f trägt einen schweren Rucksack mit CO<sub>2</sub>-Äquivalenten Schadstoffen. Diese entstammen der Gewinnung von Zuschlagsstoffen der beträchtlichen Mengen an Beton und Stahl für das Tunnelbauwerk.

Allerdings kann von dreierlei ausgegangen werden:

1. Die heute verwendeten Baustoffe können weniger umweltschädlich erzeugt werden, als noch vor einem Jahrzehnt.
2. Die verwendeten Stoffe sind nahezu komplett recyclebar.
3. Die Lebensdauer eines Tunnelbauwerks beträgt etwa die 3-4 fache Zeit wie diejenige einer offenen Straßentrasse. Bei letzterer muss somit ein ungleich umfangreicherer Neubau bzw. Unterhalt mit allen Konsequenzen berücksichtigt werden.

Letzteres blieb beim Variantenvergleich offenbar unbeachtet und wird hiermit gefordert.

Gänzlich unterschätzt wurden auch die umfangreichen Eingriffe und zerstörerischen Einwirkungen auf den Boden, sowie das damit verbundene ober- und unterirdische Leben. Die geplanten Baumaßnahmen vernichten unüberschaubare Mengen an Bodenleben und führen damit zu Schädigungen, welche teils über 100 Jahre andauern. Dies vermeidet die Variante 3f weitestgehend.

Der NABU BW fordert eine Überarbeitung der Klimastudie sowie der UVS dahingehend, dass die Zeitdauer der Schäden, welche als „time lag“ schon immer bekannt war, bisher aber zum Schaden von Flora und Fauna billigend in Kauf genommen wurde, nunmehr berücksichtigt wird.

Die Generationen-Verantwortung der heute zerstörerisch Wirkenden, hat in Anbetracht der Klimaveränderungen eine neue, höchstrichterlich bestätigte Dimension erhalten. Dieser tragen die vorgelegten Untersuchungen sowie Beurteilungen keineswegs ausreichend Rechnung.

Auf den diesbezüglichen Anhang (1 Blatt aus einem Gutachten von RegioConsult) wird verwiesen.

Mit freundlichen Grüßen



Hans-Peter Kleemann

# Anmerkungen zum Feststellungsentwurf „Unterlage 19.8a“ – UVP-Bericht „B 27, Bodelshausen (L 389) – Nehren (L 394)“

## S. 14: 2.1 Abgrenzung des Untersuchungsraums

„Zur Erfassung und Bewertung der vom Vorhaben ausgehenden Wirkungen auf die Umwelt wurde ein Korridor von rd. 300 m beidseits der Straße abgegrenzt.“

Zur Bewertung der Auswirkungen auf artenschutzrechtliche Arten ist der Untersuchungsraum sowohl vom Wirkraum des Vorhabens (baubedingt, anlagebedingt und betriebsbedingt), als auch von den jeweils artspezifischen Effekt-, Stör- und Fluchtdistanzen der jeweiligen Art abhängig. Eine pauschale Festsetzung des Untersuchungsraums auf einen Korridor von rund 300 m beidseits der Straße ist daher nicht nachzuvollziehen. Der jeweilige Untersuchungsraum ist artspezifisch den Unterlagen exakt kartografisch beizulegen.

Der Untersuchungsraum für die europäischen Brutvogelarten ist auf min. 500 m beidseits der Straße zu wählen, da die Effektdistanz für Vögel deutlich über 300 m betragen kann (z.B. Feldlerche, Mittelspecht, Schwarzspecht, Rot-, Schwarzmilan, ...) (GARNIEL & MIERWALD 2010).

## S.19: Generalwildwegeplan

„Nach dem Generalwildwegeplan Baden-Württemberg (FVA 2010) quert die B 27 den **Wildtierkorridor** 'Hechinger Stadtwald (Mittleres Albvorland) - Rammert (Schonbuch und Glemswald)' **von nationaler Bedeutung** im Bereich der Waldgebiete 'Flecken' und 'Hallersholz' südwestlich von Bad Sebastiansweiler. Dieser Bereich stellt mittel- und langfristig die einzige, für Wildtiere durchwanderbare Verbindung zwischen den wildbiologisch bedeutenden Ziel- und Quellgebieten der Schwabischen Alb und des Rammert (und weiter zum Schonbuch) dar.“

Alle 90 Sekunden wird ein Wildtier durchschnittlich auf Deutschlands Straßen überfahren (FVA). Dabei sind nur die Fälle mit größeren Wildtieren (Rehe und Wildschweine), die polizeilich gemeldet sind bekannt. Eine hohe Dunkelziffer betrifft vor allem artenschutzrechtlicher Arten wie Amphibien, Reptilien, Fledermäuse, Vögel und Kleinsäuger (Mäuse, Bilche, Igel). Aber auch größere Tierarten werden regelmäßig Opfer des Straßenverkehrs wie Wolf, Luchs und Wildkatze. Oftmals stellen Wildtierkorridore die einzigen Querungsoptionen für Wildtiere in unserer überbauten Landschaft dar und sind daher bedeutend für den genetischen Austausch und zum langfristigen Erhalt der Populationen. Durch das Vorhaben gehen weitere gravierende Zerschneidungseffekte auf die Tierwelt aus. Das Vorhaben tangiert einen **national bedeutenden Wildtierkorridor**. Um artenschutzrechtliche Belange zu wahren, aber auch Personen- und Sachschäden zu reduzieren, ist eine Grünbrücke zwingend notwendig. Die Grünbrücke muss für wandernde Tierarten und deren Bedürfnisse ausgelegt sein und darf nicht andere Interessensgruppen berücksichtigen, sodass die Grünbrücke keine Wirtschaftswege, Gehwege, Radwege oder andere Verkehrswege beinhaltet. Die Grünbrücke ist innerhalb des Generalwildtierkorridors zu errichten.

## S. 23: Tiere und ihre Lebensräume

Eine abschließende Plausibilisierung ist nicht möglich, da der artenschutzrechtliche Fachbeitrag nicht vorliegt.

## S. 24: Brutvögel

Eine Zug- und Rastvogelkartierung fand nicht statt. Für viele Limnikolen stellen während des Zuges Wiesen und Ackerflächen bedeutsame Rastgebiete dar. Weshalb auf eine Zug- und Rastvogelkartierung verzichtet wurde, ist nicht nachzuvollziehen.

## S.27: Schlingnatter

*„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. Schlingnatter 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.

## Biber

Aufgrund der stetigen Ausbreitungswelle des Bibers sollte bei der Planung der Biber als Art mit sehr wahrscheinlichem Auftreten im Planungsgebiet Berücksichtigung finden.

## Dachs

Der Dachs ist keine Art des Anhang IV der FFH-Richtlinie und muss daher nicht erfasst werden. Jedoch sollten Untersuchungen zum Dachs gemacht werden, da der Dachs eine Tierart ist, die zu gefährlichen Kollisionen mit Autos führen kann. Hier sind die Erfassungen von Erdbauen und deren Besatzkontrolle in einem Streifen von 100 m beidseitig der geplanten Strecke ratsam.

## Wildbienen

Wildbienen sind als gesamte Artengruppe in der Bundesartenschutzverordnung als besonders geschützt vermerkt. In blütenreichen Offenlandbiotopen haben Wildbienen als zentrale Bestäuberorganismen eine hohe Indikatorfunktion für die Beurteilung entsprechender Lebensräume wie Wiesen, Säume und Brachen. Da sie als charakteristische Tierarten für etliche FFH-Lebensraumtypen (LRT) gelten, sind sie auch bei FFH-Verträglichkeitsprüfungen von Bedeutung, weshalb eine Untersuchung dieser Tierartengruppe für diese LRT zielführend ist, etwa für extensive Mähwiesen (Natura 2000-Code 6510) oder Trocken- und Halbtrockenrasen (Natura 2000-Codes 6211, 6212...).

## S. 34: 2.12 Übersicht über die voraussichtliche Entwicklung der Umwelt bei Nichtdurchführung des Vorhabens

*„Im Sudabschnitt sowie in der Ortdurchfahrt Ofterdingen werden sich die bereits vorhandenen gravierenden Vorbelastungen (z.B. Trenneffekte der B 27 und betriebsbedingte Störwirkungen durch Lärm- und Schadstoffemissionen) bei der Nullvariante auf Grund der prognostizierten Verkehrszunahme (s. Kap. 1.3) nochmals intensivieren.“*

*Die NO<sub>2</sub> – Immissionen im Prognose-Nullfall zeigen längs der heutigen Ortdurchfahrt Ofterdingen sowie in Bad Sebastiansweiler (B 27) die erwarteten hohen Konzentrationen. Für die genannten*

Bereiche wurden NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte mit örtlich mehr als 40µg/m<sup>3</sup> ermittelt, der Grenzwert von 40µg/m<sup>3</sup> nach 39. BImSchV wird dort nicht eingehalten (vgl. Unterlage 17.3a Luftschadstoffgutachten).

Ansätze zu einer wirksamen Minderung der Belastungen werden dabei nicht gesehen. Eine spürbare Aufwertung der Wohn- und Wohnumfeldfunktionen sowie der Aufenthaltsqualität entlang der Ortsdurchfahrt Ofterdingen wird durch die Nullvariante unterbunden. Gleiches gilt für die straßennahen Freianlagen und Kureinrichtungen in Bad Sebastiansweiler, die auf Grund ihrer Funktionen für die Rehabilitation und Pflege besonders schutzbedürftig sind.“

Die Pläne für die EU und für Deutschland sehen eine Verkehrswende zu Elektroautos voraus. Bis 2030 sollen es 15 Millionen Elektroautos auf deutschen Straßen geben. Diese mittel- bis langfristigen Ziele werden in der Nullhypothese nicht berücksichtigt. Im Gegenteil: Es wird eine veraltete Version des Straßenverkehrs skizziert. Es ist zudem nicht nachzuvollziehen, dass ausgerechnet die Schutzbedürftigkeit der Kureinrichtung in Bad Sebastiansweiler herangezogen wird. Während der essenzielle Wert der Naherholung für dessen Patienten im Kapitel 2.5 „Erholungsnutzung“ noch von „hoher Bedeutung“ bewertet wurde, die durch das Vorhaben gefährdet ist. Zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen zeigen darüber hinaus, dass mehr Straßen langfristig paradoxerweise zu mehr Staus und Verkehr führen, da mehr gefahren wird.

#### S. 42: „Beleuchtungsanlagen“

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.

#### S. 57: Maßnahme 1.6.2 A<sub>CEF</sub>

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.

#### Literatur

FVA (2024). Was Sie über Wildunfälle wissen sollten – Häufig gestellte Fragen zu Wildunfällen und Prävention. Abgerufen am 10.07.2024: <https://www.fva-bw.de/top-meta-navigation/fachabteilungen/fva-wildtierinstitut/lebensraumverbund-wildunfaelle/wildunfaelle/faq-wildunfaelle-praevention>

Garniel & Mierwald (2010). Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Das bedeutet, dass schon im Stadium der Vorplanung von Infrastrukturprojekten die Eingriffe in Böden (differenziert nach Nutzungen und Bodenart) und Wälder (differenziert nach Baumart, Alter und Vorratsfestmetern) detailliert erfasst und hinsichtlich ihrer CO<sub>2</sub>-Speicherung bewertet werden müssen.

Bisher gibt es im BVWP keine Bilanzierung der Eingriffe in THG-Senken. Diese ist zwingend erforderlich, um die Wirkung der Projekte beurteilen zu können.

**Tabelle 19: Regenerationszeiträume**

Angestrebter Zielbiotoptyp	Relevante Ausgangssituationen	Regenerationszeitraum
9. Niedermoore/Sümpfe	Acker/Grünland	40 - 60
	Intensivgrünland	
	Aufforstung	
10. Großseggenried	Acker/Grünland	20 - 50
	Intensivgrünland	
	ehemaliger Kiesabbau	
13. naturnaher Laub-, Mischwald	Acker/Grünland	100 - 150
	Forst	
21. Wiedervernäßte Moorflächen	Grünland auf degeneriertem Moor	20
	Forst auf degeneriertem Moor	
22. Streuobstbestand	Acker und Intensivobstbau	50
23. Montane Nadelwälder	intensive Grünlandnutzung	100
24. Kiefernwald	intensive Grünlandnutzung	100
25. Niederwald	Nadelforst, Acker, Grünland	50
26. Mittelwald	Nadelforst, Acker, Grünland	100
27. Lau-Mischforst	Acker/Grünland	50
28. Nadelforst	Acker	100

Quelle: IWW, IFEU, PÖU, PTV (1998): Umweltorientierte Fernverkehrskonzepte als Beitrag zur BVWP, Tab. 5-9