

BUND · Marienstraße 28 · 70178 Stuttgart

Regierungspräsidium Tübingen  
Postfach 2666  
72016 Tübingen

Vorab per Email: Referat24@rpt.bwl.de

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

Martin Bachhofer  
Landesgeschäftsführer

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

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

11.07.2024

### **Planfeststellungsverfahren für den Aus- und Neubau der B 27 zwischen Bodelshausen und Nehren; 3. Auslegung der geänderten und ergänzten Planunterlagen**

#### **Stellungnahme im Namen des BUND Landesverbandes BW e. V. und des Landesnaturschutzverbandes BW e. V.**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die nachfolgende Stellungnahme bezieht sich in erster Linie auf die geänderten Planunterlagen 17.4a und 19.8b. Die Aussagen, Anregungen und Kritikpunkte aus unseren Stellungnahmen von 2020 und 2023 behalten ihre Gültigkeit, insofern bei bemängelten Punkten laut aktueller Planunterlagen nicht wesentlich nachgebessert wurde.

#### **Allgemein:**

Aus den aktualisierten Planunterlagen können wir herauslesen, dass auf einzelne Kritikpunkte und Fragen unserer vorigen Stellungnahmen (Einbeziehung von Dauergrünland als CO<sub>2</sub>-Senke, THG-Emissionen im Lebenszyklus der Straße, FFH-Mähwiesen,...) eingegangen wurde, allerdings bleiben viele Ausführungen in der dritten Auslegung unkonkret oder beruhen auf unsubstantiierten Annahmen. Beispiele findet man in der "Unterlage 0" - in der übrigens benutzer~~un~~freundlich nicht zwischen früheren und aktuellen Planänderungen differenzierte wurde – und im UVP-Beitrag (Dokument 19.8.): So wird der Ausbau der Regionalstadtbahn und des Radverkehrs erwähnt, jedoch finden wir im UVP-Bericht oder im angefügten, aktualisiertem Fachbeitrag Klima keine neuen Daten über die Auswirkungen auf den Verkehr.

Oder es wird unter "Art der Änderung" im Kapitel IV des UVP-Berichts mit Bezug auf geschützte Arten und Biotope mehrfach erwähnt: "Konfliktanalyse überarbeiten, Eingriffs-Ausgleichsbilanz anpassen, Maßnahmenflächen zum Ausgleich ergänzen,...". Dabei wird nicht konkret dargelegt, wie die aktualisierten Maßnahmen (im Vergleich zu den offensichtlich nicht geänderten, unter 5.2 des UVP-Berichts

#### **Bankverbindungen:**

Sparkasse Hegau-Bodensee  
BIC: SOLADES1SNG

#### **Geschäftskonto:**

IBAN DE78 6925 0035 0004 0084 05

#### **Spendenkonto:**

IBAN DE64 6925 0035 0004 0881 00

#### **Vereinsregister:**

Amtsgericht  
Freiburg  
550101

#### **Umsatzsteuer-ID:**

DE215033163

#### **Anfahrt:**

S-Bahnen  
Station Stadtmitte  
Stadtbahnen  
Station Rotebühlplatz

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

aufgeführten Kompensationsmaßnahmen) aussehen würden, wie Konflikte gelöst werden sollen, der Eingriff ausgeglichen werden kann und nicht zuletzt auf welchen Flächen die Maßnahmen stattfinden sollen. Diese Details sind jedoch für die Beurteilung der Kompensationsmaßnahmen unerlässlich, zumal das RP Tübingen Maßnahmen in der Vergangenheit auch mangels verfügbarer Flächen modifizierte oder nicht umsetzte.

Diese und weitere offene Fragen bzw. Ungereimtheiten erschweren eine fachlich fundierte Stellungnahme und machen gleichzeitig die Planunterlagen angreifbar.

Das Land<sup>1</sup> hat sich transparente Verfahren und eine gute Beteiligung von Bürger\*innen und Vertreter\*innen der Zivilgesellschaft zum Ziel gesetzt - daran sollte sich das RP Tübingen als Landesbehörde auch in diesem Verfahren orientieren!

Neben den massiven Eingriffen in Natur und Landschaft sowie der Klimabelastung, der Lärmverlagerung und der zweifelhaften Kostenberechnung durch die vom RP Tübingen favorisierte 1 g-Variante kritisieren wir generell die offensichtliche Rückwärtsgewandtheit des Regierungspräsidiums beim Thema Mobilität. Dies wird auch anhand der Priorisierung von Straßenbauprojekten vor der dringlichen Ertüchtigung des Schienenverkehrs deutlich: Während beim B 27-Aus- und Neubau (Kosten der Endelbergtrasse und des Schindhaubasistunnels laut veralteter(!) Angaben mindestens 440 Mio. €) anscheinend unbegrenzt Steuergelder zur Verfügung stehen, macht sich der Regierungspräsident Sorgen<sup>2</sup>, dass die Regionalstadtbahn zu teuer werden wird und fordert deshalb die Setzung anderer Prioritäten.

#### **Kernaussagen unserer Stellungnahme:**

- Wir halten den in unseren vorherigen Stellungnahmen erhobenen Einspruch gegen die vom RP Tübingen favorisierte Variante 1g („Endelbergtrasse“) aufrecht und lehnen die Planung ab.
- 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.

---

<sup>1</sup> <https://stm.baden-wuerttemberg.de/de/themen/buergerbeteiligung>

<sup>2</sup> [https://www.gea.de/reutlingen\\_artikel,-ist-die-regionalstadtbahn-in-gefahr-\\_arid,6882335.html](https://www.gea.de/reutlingen_artikel,-ist-die-regionalstadtbahn-in-gefahr-_arid,6882335.html)

### **Begründung unserer Stellungnahme mit Bezug auf den überarbeiteten Fachbeitrag 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 der 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 CO<sub>2</sub>e/m<sup>2</sup> für die versiegelte Fläche sowie Flächengrößen von Tunnel- und Brückenabschnitten in m<sup>2</sup> (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 CO<sub>2</sub>e, sondern eine flächenmäßige Abschätzung in m<sup>2</sup> 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 CO<sub>2</sub>e 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 Moorboden 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 CO<sub>2</sub>e ermittelt. Das AP Klimaschutz Straße stellt immerhin in Aussicht, dass eine Quantifizierung der CO<sub>2</sub>e-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.

## (2.) 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 CO<sub>2</sub>-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 zusätzlichen 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 sind folgende Kritikpunkte anzuführen<sup>3</sup>

- Der Planungsträger/das Regierungspräsidium rechnet mit einer Differenz zwischen der vorherigen und der aktuellen Verkehrsprognose von + 1 bis - 3,2 %, also einer Unsicherheit von 4,2 % (vgl. S. 7 Fachbeitrag Klima). Dies ist in absoluten Zahlen durchaus erheblich. **Wir kritisieren daher, dass auf eine Neuberechnung der Verkehrszahlen verzichtet werden soll.**
- Auch wenn geplant ist, dass die Aufforstungsfläche größer werden soll als die durch den Straßenbau vernichtete Fläche (s. S. 8 ebd.), wird nicht ausreichend berücksichtigt, dass im Zuge der Rodung erhebliche Mengen an Treibhausgasen freigesetzt werden. **Diese Emissionen können durch einen noch aufzuforstenden Wald, dessen planmäßiges Wachstum aufgrund zunehmender Klimaextreme zudem nicht gesichert ist, nicht zeitnah ausgeglichen werden.** Korrekt wäre stattdessen, erst einen neuen Wald anzulegen sowie baumbestandene Lebensräume aufzuwerten und erst danach mit der Rodung zu beginnen. Es reicht nicht aus, nur den Holzzuwachs als Indikator für die CO<sub>2</sub>-Speicherfähigkeit eines neu gepflanzten Waldes zu nehmen. Stattdessen muss auch die Kohlenstoffspeicherung im Boden und anderer Biomasse einberechnet werden.
- Zu S. 9ff. ebd.: Fälschlicherweise wird nur der Landnutzungstyp „Grünland“ als CO<sub>2</sub>-Senke anerkannt, die CO<sub>2</sub>-Speicherfähigkeit von Ackerböden wird als vernachlässigbar gewertet. **Dies ist eine unzulässige Vereinfachung, die nicht ausreichend die Bewirtschaftungsart bzw. die Möglichkeit des Humusaufbaus<sup>4</sup> (z. B. durch Mischfrucht oder Untersaaten) von ackerbaulich genutzten Flächen berücksichtigt.** Zum Vergleich: Durch Straßenbau werden die Bodenfunktionen endgültig vernichtet.
- Zu S. 11 und 12 ebd.: **Die Grünlandbewertung weist keine Zahlen zur tatsächlichen Schädigung bzw. Vernichtung dieser CO<sub>2</sub>-Senke durch den Straßenbau auf.** Außerdem stellt sich hier wie auch bei anderen geplanten Kompensationsmaßnahmen die Frage, **ob die Flächen dafür bereits gesichert und vor dem Eingriff aufgewertet bzw. umgewandelt werden.**
- Zu S. 12ff. ebd.: Die steigende Hochwasser- und Überflutungsgefahr wird korrekt als Klimawandeleffekt aufgeführt, **der Zusammenhang mit steigenden THG-Emissionen und Versiegelung**

<sup>3</sup> Die folgend genannten Seitenzahlen beziehen sich auf die Seitenzahlen des jeweiligen Gesamtdokumentes, nicht auf die Seitenzahlen der Teildokumente

<sup>4</sup> <https://www.landwirtschaft.de/umwelt/klimawandel/rolle-der-landwirtschaft/wie-viel-co2-bindet-landwirtschaftlich-genutzte-boeden>

**durch den geplanten Bau der Endelbergtrasse (Variante 1g) jedoch ignoriert** und dieses Problem mit der Umfahrung von potenziellen Überflutungsflächen scheinbar gelöst. Auch dies zeigt, dass die Planungsbehörde die Zeichen der Zeit nicht erkannt hat.

- „Die Zunahme der Fahrleistungen in den Planvarianten wirkt sich hinsichtlich der THG-Bilanz stärker aus als die Verbesserung des Verkehrsflusses, da die Emissionsfaktoren bei den innerörtlichen Stausituationen ähnlich denen bei Tempo 130 sind“ (S. 14 ebd.).  
**Diese Aussage widerspricht dem geplanten Ausbau und ist zudem nicht vereinbar mit § 13 Abs. 2 des Bundesklimaschutzgesetzes:** „Der Bund prüft bei der Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen und bei der Beschaffung, wie damit jeweils zum Erreichen der nationalen Klimaschutzziele nach § 3 beigetragen werden kann. Kommen mehrere Realisierungsmöglichkeiten in Frage, dann ist in Abwägung mit anderen relevanten Kriterien mit Bezug zum Ziel der jeweiligen Maßnahme solchen der Vorzug zu geben, mit denen das Ziel der Minderung von Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus der Maßnahme zu den geringsten Kosten erreicht werden kann. [...]“
- Zur Vergleichbarkeit der Varianten: Es ist nicht nachvollziehbar, warum ausgerechnet die gestiegene Hochwasser- und Überflutungsgefahr als eigene Kategorie „sonstige relevante Belange im Hinblick auf den Klimawandel“ einbezogen wird, obwohl sie sich nicht wie die anderen, verpflichtend zu ermittelnden Kategorien in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten darstellen lässt. **Wie kommt der Planungsträger zu den verwendeten Skalenwerten 1 bis 5? Wir bitten um eine plausible Erläuterung.**
- Der Planungsträger schreibt: „Aufgrund der Zunahme der Fahrleistungen im Untersuchungsgebiet sind die Emissionssummen bei den Planvarianten höher als in der Prognose Nullfall“ (S. 30 ebd.). Außerdem: „Die Auswirkungen eines einzelnen Vorhabens auf dieser großskaligen räumlichen Ebene sind quantitativ kaum abschätzbar und darstellbar“ (S. 34 ebd.) und „Ein Zusammenhang mit dem globalen Klima oder dem Klimawandel kann nicht verlässlich hergestellt werden“ (ebd.).  
**Wir akzeptieren die Prognose „ohne Raumeffekt“ und „nicht darstellbar“ nicht. Wenn bei allen Projekten des BVWP so argumentiert werden würde, dann würden die de facto auftretenden Raumeffekte, vor allem die Klimabelastung durch den Aus- und Neubau, Reparatur sowie Betrieb von Bundesfernstraßen, unterschlagen!**
- „Die Straßenverkehrsemissionen unterliegen jedoch nicht dem Emissionshandelsgesetz (TEHG)“ (ebd.). Die Umweltverbände lehnen die Methodik hinter dem Bundesverkehrswegeplan und die Ausklammerung dieser Emissionen im TEHG ab, da de facto klimabelastende Emissionen erzeugt werden.
- „Zur Erreichung des Zieles der Reduzierung von verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen ist weniger die „Wegewahl“ von Bedeutung (Summe der Jahresfahrleistung); in allererster Linie muss das



Ziel über entsprechende Veränderungen bzw. Verbesserungen bei der Fahrzeugflotte umgesetzt werden“ (ebd.). **Dem widersprechen die Umweltverbände: Allein mit einer sogenannten Antriebswende können die Klimaziele nicht erreicht werden** <sup>5</sup>.

- „Ganz maßgeblich für die CO<sub>2</sub>-Emission sind nicht nur die gefahrenen Fahrzeugkilometer, sondern insbesondere auch die Fahrmodi. So stehen beispielsweise den Staus auf der Ortsdurchfahrt mit unzureichender Leistungsfähigkeit und unzähligen Beschleunigungs- und Abbremsvorgängen im Prognose-Nullfall (heutiges Verkehrsnetz) die in der Regel zügigen und gleichmäßigen Fahrzeugbewegungen auf der Neubaustrecke mit ausreichendem Querschnitt und ausreichender Leistungsfähigkeit und die Entlastung der Ortsdurchfahrten gegenüber“ (s. S. 35 ebd.). Dies steht im Widerspruch zur Aussage: „Die Zunahme der Fahrleistungen in den Planvarianten wirkt sich hinsichtlich der THG-Bilanz stärker aus als die Verbesserung des Verkehrsflusses, da die Emissionsfaktoren bei den innerörtlichen Stausituationen ähnlich denen bei Tempo 130 sind.“ (S. 30 ebd.)  
**Es ist nicht legitim, die Verantwortung für die durch Straßenneu- und -ausbau verursachten Emissionen auf den individuellen Fahrstil abzuwälzen.**
- In den Planunterlagen wird der durch den Neu- und Ausbau **primär induzierte Verkehr nicht ausreichend und der sekundär induzierte Verkehr gar nicht berücksichtigt**. (s. S. 71 ebd.)

Ergänzung zum auf das unseres Wissens nicht überarbeitete **Verkehrsgutachten** von Dezember 2021 (Unterlage 22a): LNV und BUND lehnen die Berechnungen der BS-Ingenieure grundsätzlich ab, weil dieses Planungsbüro **wider besseren Wissens auf Basis konstanter Quelle - Ziel - Beziehungen rechnet**.

#### **Begründung unserer Stellungnahme mit Bezug zum UVP-Bericht (Dokument 19.8):**

- Im UVP-Bericht wird an mehrere Stellen hinsichtlich geschützter Arten und Lebensräumen klar formuliert, dass deren Verluste bzw. Schädigung **nicht** ausgeglichen werden können, s. z. B. S. 84: „Durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen (...) können nicht alle Eingriffe gemäß § 14 BNatSchG, Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG und erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes gemäß § 34 BNatSchG vermieden bzw. gemindert werden. Nicht zu vermeidende Konflikte sind insbesondere: die erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Nr. 7520-311 'Albvorland bei Mössingen und Reutlingen durch den Verlust von Lebensstätten der für das FFH-Gebiet gelisteten Arten Großes Mausohr und Gelbbauchunke, die Inanspruchnahme des FFH-LRT 6510 'Magere Flachland-Mähwiese' sowie den Lebensraumverlust der Wanstschrecke als charakteristische und zugleich wertgebende Art des LRT“)

---

<sup>5</sup> [https://www.bund.net/fileadmin/user\\_upload\\_bund/publikationen/klimawandel/klima-naturvertraeglich-infrastruktur-mobilitaetswende-broschuere-publikation-bund.pdf](https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/klimawandel/klima-naturvertraeglich-infrastruktur-mobilitaetswende-broschuere-publikation-bund.pdf) (Seite 9)

- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Anhang 4 des UVP-Berichts):  
Das Fazit des Fachbeitrags ist durch **unklare Aussagen gekennzeichnet** - z. B.: „Auch die natur-  
schutzfachlich bedeutsamen Artenvorkommen der Wanstschrecke und des Steinkrebse sowie  
der Lebensraumtypen Magere Flachlandmähwiese und Auwald wären von allen hier betrach-  
teten Varianten, *wenn auch in unterschiedlichem Maße* betroffen.“ (S. 115).
- Im Fachbeitrag wird **nicht** hinsichtlich der unterschiedlichen Gefährdung der untersuchten, ge-  
schützten Arten **differenziert**.
- Es wäre außerdem für die Vergleichbarkeit der Auswirkungen der Varianten im Vergleich zur  
Vorzugsvariante 1g sinnvoll gewesen, diese der Vorzugsvariante 1g gegenüberzustellen!

**Zu weiteren verfahrensrelevanten Themen** (insbesondere Arten- und Biotopschutz sowie Lärmschutz)  
**schließen wir uns den Stellungnahmen des NABU und des Bündnisses nachhaltige Mobilität im Stein-  
lachtal e. V. an.**

Aus den oben genannten Gründen sowie den weiterhin gültigen Bedenken aus unseren vorigen Stel-  
lungnahmen (s. erster Absatz dieses Schreibens) geht hervor, **dass BUND und LNV dem Fazit** unter 7.2.  
(„Unter Berücksichtigung der Ergebnisse und Vorgaben des Landschaftspflegerischen Begleitplanes,...,  
des Fachbeitrags Klima [...] ist eine Verträglichkeit des Vorhabens mit den Belangen der Schutzgüter  
Menschen, insbesondere der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Bo-  
den, Wasser, Klima, Luft, Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie dem Natura 2000-  
Gebietsschutz und dem besonderen Artenschutz zu konstatieren“) **nicht zustimmen können und des-  
halb das Vorhaben ablehnen.**

Bitte bestätigen Sie uns den fristgerechten Eingang dieses Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen



Martin Bachhofer  
BUND-Landesgeschäftsführer