



NABU Bezirksgeschäftsstelle Neckar-Alb · Ziegelhütte 21 · 72116 Mössingen

Regierungspräsidium Tübingen  
Postfach 26 66  
72016 Tübingen

Digitale Zusendung an Referat24@rpt.bwl.de

**NABU Nehren**  
Thomas Klett  
1. Vorsitzender  
Mobil: 0152.05625241  
Mas\_Klett@yahoo.de

Mössingen, 08. Juli 2024

**Gemeinsamer Widerspruch zur dritten Auslage der Planungen zur B27neu in Bezug auf die bisherigen Planungsänderungen und die offengelegten Neuerungen, bzw. Änderungen in der Offenlage von 13. Mai 2024 bis 12. Juli 2024 – ergänzend zu den bisher separat vorliegenden Widersprüchen im laufenden Verfahren.  
Stellungnahme im Namen der NABU-Ortsgruppen und NABU Neckar-Alb**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme für das oben genannte Verfahren.

Wir bemängeln, daß die geänderten Planungsunterlagen nur digital ausgelegt wurden. Wir sehen hierin eine Diskriminierung bestimmter Menschengruppen. Des Weiteren ist sehr schwer erkennbar, welche Änderungen tatsächlich vorgenommen worden sind, da nicht alles farblich gekennzeichnet worden ist. Es traten für uns Probleme in der Nachvollziehbarkeit auf.

Zu weiteren verfahrensrelevanten Themen verweisen wir auf die Stellungnahmen von BUND, LNV und dem Bündnis nachhaltige Mobilität Steinlachtal e. V. und schließen uns den dort formulierten Kernaussagen an.

Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

**Bitte bestätigen Sie uns den fristgerechten Eingang dieses Schreibens.**

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Klett, 1. Vorsitzender der NABU Gruppe Nehren  
im Namen des NABU Nehren, NABU Mössingen, NABU Dusslingen, NABU Ofterdingen-  
Bodelshausen und NABU Neckar-Alb

#### **Anhang**

Alternativvorschlag 2+2 ohne Steinlachunterquerung

## Kritik an der Arbeit des UVP-Berichtes

In der Bekanntmachung des Regierungspräsidiums Tübingen am 6. Mai 2024, wo eine erneute Auslage der Unterlagen auf der Homepage bekannt gegeben wird, ist nicht erwähnt worden, dass die Ergänzungen rot markiert worden sind. Es ist in der Pressemitteilung erwähnt, dass zu einer besseren Übersicht die einzelnen Planungsänderungen in einer gesonderten Planungsunterlage (Unterlage 0) aufgeführt sind.

Auf der 1. Seite des UVP-Berichte Unterlage 19.8b vom 16.4.2024 ist ein deutlicher Hinweis, dass die Änderungen in Rot gekennzeichnet sind.

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 3 f des Doppelstocktunnels als artenschutzfreundlichste Möglichkeit aufzeigen. Nicht rot hervorgehoben wurden die Änderungen z. B. auf S. 48 beim Verweis auf das Fachgutachten.

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

## Stellungnahme zum UVP-Bericht

Ihre wiederholte und auch in diesem UVP-Bericht (Offenlegung Mai bis Juli 2024, S. 59) dargelegte **Ausnahmebegründung des Vorhabens** nach §34 Abs. 3 + 4 BNatschG (Unterlage 19.6.2a) sehen wir als **nicht ausreichend untersucht und begründet an**.

### 1) Zwingende Gründe des öffentlichen Interesses

Hier wird angeführt, dass die Ortsdurchfahrt Offerdingens zu „entlasten“ sei. Darüber hinaus wird die **Lärmbelastung** als maßgeblich hierfür angeführt. Das sehen wir genauso und befürworten, dass Sie der Forderungen des Lärmschutzgutachtens, Tempo 30 umzusetzen, nach langem Warten nun nachkommen.

Jahrzehnte lange haben die Offerdinger Bürger auf eine verkehrsberuhigende Maßnahme gehofft. In den Unterlagen haben sie selbst von einer „Gesundheitsgefährdung der Anwohner“ gesprochen.

Wir vermissen aber in den Unterlagen die 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.

In den Unterlagen der zweiten Offenlage wurde bereits im Immissionsbericht dargelegt, dass keine erheblich erhöhte **Immissionsbelastung durch Schadstoffe** vorliegt. Das von ihnen beauftragte gutachterliche Büro hat aber Emissionsminderungsmaßnahmen vorgeschlagen, welche das RP aber mit dem Verweis auf eine „zu geringe Anwohnerbetroffenheit“ zurückgewiesen hat. Bitte belegen sie, von wieviel Anwohnern sie tatsächlich ausgehen.

In Hinblick auf die erhobenen Verkehrszahlen vermissen wir zudem die Berücksichtigung intelligenter 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.

Der Aspekt der „**Wohn- und Wohnumfeldfunktionsverbesserung**“ würde 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 ins bestehende Verkehrssystem integriert werden.

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

## 2) Zumutbaren Alternative

Die Behauptung, es existierten keine zumutbaren Alternativen ist nicht ausreichend bearbeitet worden, 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.

Sie belegen deutlich, dass bei Nichtausbau kein massives zusätzliches Verkehrsaufkommen zu erwarten wäre. Die Prognose von 2030 auf 2035 hat gezeigt, dass das Verkehrsaufkommen ganz leicht zurückgegangen ist.

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, dürfte es hier zu keinen zu erwartenden Widerständen kommen.

Auch der Eingriff in den Gebäudebestand scheint in Hinblick auf die zu enteignenden Grundstücksbesitzer auf der geplanten Variante marginal, insbesondere wenn diesen, wie in Dusslingen geschehen, adäquater Ersatz oder Neuimmobilien angeboten würden. 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 (Pnishi-Center) durch die Gemeinde Ofterdingen ebenfalls „geopfert“ worden, insofern zeigt sich auch hier eine individuelle 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 Verbrennertrieb (!), sodass auch dieses Argument haltlos bleibt. Hierzu finden Sie genauere Betrachtungen im Unterpunkt „Zum Klimafachgutachten“.

Berücksichtigt man die weiter unten angeführten Kritikpunkte am Klimafachgutachten, steht außerdem die Frage im Raum, inwiefern dies überhaupt als Validierung für die Behauptung oben, eine Tunnellösung dränge sich nicht auf, dienen kann, welche (dies fällt nur auf, wenn man stets alle Unterlagen gelesen hat) im Übrigen seit der ersten Offenlage, bei der es noch nicht einmal ein zuverlässiges Klimagutachten gab, gleichlautend ist.

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 wohl bewusst nicht „im Vergleich zu allen geprüften und bislang nicht geprüften Alternativen“.

Wir stellen grundsätzlich infrage, dass die Verkehrssicherheit durch die neue Linienführung stark verbessert würde und dass dieses Ziel nicht auch anders erreicht werden könnte.

Die beiden Vergleichszustände des Ist-Zustands mit einem gewünschten Soll-Zustand (Variante 1g) werden dahingehend bezweifelt, als es keine Untersuchungen zu alternativen verkehrlichen Zuständen gibt.

Insofern ist die Behauptung, es bestünde eine Verbesserung, eben auch nicht mehr als eben jenes: eine Behauptung ohne Validierung, die wir wie folgt begründen:

Diese steht insofern infrage als in den vergangenen Jahren auf dem Streckenabschnitt innerhalb Ofterdingens kaum Unfälle stattfanden, während dies auf den vierspurigen Abschnitten der B27 durchaus gehäuft der Fall war.

Hier steht also eine unbelegte Aussage als Fakt im Raum und wird eben deswegen bezweifelt.

Wir zitieren das Presseportal des Landes<sup>1</sup>:

„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.

(<https://im.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse-und-oeffentlichkeitsarbeit/pressemitteilung/pid/verkehrsunfallbilanz-2023>)

Unseres Wissens geschehen die meisten Unfälle jenseits des überhöhten Geschwindigkeitspektrums 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.

Wie anfangs bereits angesprochen wollen wir nochmals auf die genauere Untersuchung einer Variante auf der bisherigen Trasse drängen. Wir bemängeln, daß keine neuen Überlegungen zum Ausbau auf der bisherigen Trasse gemacht wurden. Es sollte z.B. geprüft werden, ob eine Tunnelvariante ohne Steinlachunterquerung möglich ist (Vorschlag siehe Anhang). Der Tunnel

---

würde dadurch keinen Sack bilden und es wäre somit eine Überflutungsgefahr ausgeschlossen. Es liegen uns Berechnungen vor, dass ein verkürzter Tunnel (zwei Fahrbahnen) bis zur Steinlach und eine Brückenkonstruktion über die Steinlach möglich wäre. Der Ortsverkehr könnte trotzdem auf dem Tunnel verlaufen. In der heutigen Zeit, in der das Thema Flächenversiegelung und Hochwasser an der Tagesordnung ist, sollte auch eine 2+2-Lösung möglich sein. Dadurch würde die große Flächenversiegelung, die durch die Variante 1g entstehen würde, verhindert werden.

Wir fordern außerdem 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. Wir bitten um eine nachvollziehbare Aufsplitterung der Kosten. Im aktuellen UVP-Bericht sind Berechnungen, die 8 Jahre alt sind und die aktuelle Entwicklung nicht einbeziehen.

### 3) 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.

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 würden.

Zumal zeitgleich 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](http://www.laendlelebenlassen.de) deutlich geworden sein.

Lebensraum wird hier also nicht tatsächlich ausgeglichen, sondern andere Nutzung eingeschränkt, ohne dass ein Flächen- oder Lebensraumzugewinn de facto erfolgt. Dieses lehnen wir auch deswegen ab, weil an dieser Stelle langfristige Prognosen zum Monitoring, die den Erfolg der Maßnahme belegen, fehlen. Die angesetzten zwei Vegetationsperioden mit anschließender Störung durch die umliegenden Erdbewegungen halten wir für nicht realistisch, insbesondere, da (bspw.) die Gelbbauchunke und das Große Mausohr hochsensibel auf Störungen und Eintragung von nichtnatürlichen Stoffen sowie Beunruhigung reagieren.

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 deswegen nicht in Kauf genommen werden.

Zu Punkt 5.4 des Planes, dem Ergebnis der Artenschutzfachlichen Beurteilung, widersprechen wir aus oben bereits ausgeführten Gründen.

Wir ergänzen die oberen Ausführungen mit folgender Begründung, dass wir nicht davon ausgehen, dass Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 BNatschG ausgeschlossen werden können, sondern rechnen mit deren Eintreten, da wir die Grundlagen der Argumentation des RP für zu optimistisch und zu unrealistisch halten.

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 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 uvm.), halten wir aber eben jene weiträumige Beunruhigung für absolut hinderlich an der Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen. Wie oben dargelegt, stellen wir die zwingenden Gründe, als Begründung, infrage und halten die bisherige sogenannte Alternativenprüfung für absolut unzureichend, insbesondere vor der sich geänderten Rechtslage, innerhalb der letzten Jahre in Bezug auf Artenschutz, Flächenschutz, insbesondere Streuobstwiesenschutz, Klima- und Landschaftsschutz.

#### 4) Ergänzende Untersuchung im Rahmen des Variantenvergleiches

Bei dieser Untersuchung bemängeln wir die Auftragsstellung. Warum wird ein Gutachten in Auftrag gegeben, das Variante 2 und 4 untersucht, ob wohl gemäß Unterlage 17.4a Fachbeitrag Klima,

Varianten 2 wegen fortgeschrittener Bebauung in Ofterdingen als ausgeschlossen angesehen wird? Wir hätten es als sinnvoller erachtet, neben der Bestandsstrecke auch die Endelbergtrasse zu kartieren. Das Untersuchungsgebiet hat genau dort aufgehört, wo die Planungen zur Endelbergtrasse beginnen.

Die Untersuchung hat offengelegt, dass im FFH-Gebiet Albvorland bei Mössingen - Gemarkung *Im Krummen* **Reptilien** angetroffen worden sind. Es ist davon auszugehen, dass das ganze Heckenbiotop von den Tieren nach Osten genutzt wird. Also ist hier auch von Nachweisen und Lebensstätten auszugehen, die sich auf Gebieten der Endelbergtrasse befinden. Ebenso muss man mit Reptilien Nord-Östlich und Süd-Östlich vom Endelberg ausgehen. Das heißt, dass hier auch Verbotstatbestände vorliegen, die nicht mit Ausgleichsmaßnahmen erfüllt sind, sondern gravierende Störungen in Betracht gezogen werden müssen, wie das Fazit der Untersuchung herausarbeitet. Dies bezieht sich dann aber auch auf Planungsbereiche der Vorzugsvariante 1 g.

In Bezug auf die **Fledermäuse** hat die Untersuchung gezeigt, dass die Tiere an 5 Stellen die jetzige B27 nachts überqueren. Teilweise orientieren sich die Fledermäuse an vorhandenen Strukturen (z. B. Steinlach, Straßen). Die Tiere werden diese vorhandenen Strukturen, aber auch weiter über das Prüfgebiet hinaus nutzen. Somit ist zu rechnen, dass die Fledermäuse die Steinlach auch Richtung Mössingen Flussaufwärts noch weiter als ihr Jagdgebiet nutzen. Und dann fliegen sie in Bereiche hinein, wo die Planungen der Endelbergtrasse beginnen. Fledermäuse sind auch im Norden, Westen und Süden des Endelberges in den Streuobstgebieten nachgewiesen worden. Diese Tiere werden selbstverständlich auch den Osten des Berges mit den Streuobstwiesen als Jagdgebiet oder Zwischenquartier nutzen. Persönliche Detektornachweise haben das schon aufgezeigt. Es ist stark davon auszugehen, dass die Zerstörungen der Streuobstwiesen, die Verbauung der Steinlach und des Tannbachtals gravierende Störungen in den Jagdgebieten der Fledermäuse hervorrufen werden. Das ist nicht auszugleichen. Ein Jagdgebiet, das kaputt gemacht wird, führt dazu dass Tiere verdrängt/vergrämt werden und somit in ihrem Lebensraum gestört werden. Es liegt ein Verbotstatbestand vor und das kann eine Ausnahmegenehmigung nicht gerechtfertigen.

Ein verkürzter Tunnel (zwischen Ortsschild beim Penny und vor der Steinlachau) würde den Reptilien und den Haselmäusen sehr entgegen kommen.

Deutlich arbeitet die aktualisierte Untersuchung (Ergänzende Untersuchung im Rahmen des Variantenvergleichs, Januar 2024) 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.

### **Fazit**

**Das Fachgutachten 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 als Naturschutzverband eine ausgiebige Prüfung dieser Variante zugunsten der Aufgabe der Variante 1g!**

**Da die Variante 3 angesichts neuester Verkehrszählung, geänderten Mobilitätsverhaltens und vor allem noch ausgebliebener Maßnahmen auf der Nullvariante nahezu ungeprüft blieb, fordern wir NABU-Gruppen, 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.

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 CO<sub>2</sub>-Senkenfunktion von Grünland in Auftrag gegeben wurde.

## Betrachtung des Fachgutachtens Klima

In Bezug auf die geringste Verschlechterung des Ist-Zustandes vor allem in artenschutzfachlicher Hinsicht (neben der Null-Variante ohne Verbesserung der Anwohner schützenden Faktoren), zeichnet sich zwar auch im Fachgutachten Klima die Variante 3f als geringst eingreifende ab, jedoch haben wir am Fachgutachten sowohl fachlich, als auch methodisch Kritik anzubringen.

Die CO<sub>2</sub> 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, 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 CO<sub>2</sub>/Jahr als die Nullvariante im Verkehrsfall produziert, ist sie nach aktueller Rechtslage und insbesondere unter Einbezug der dargelegten fehlenden öffentlichen Interessenswirkung, 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 CO<sub>2</sub>-Emissionsvergleiche sich auf einen unzureichend kurzen Berechnungszeitraum beziehen, wozu

Sie bitte unseren letzten inhaltlichen Kritikpunkt zur Sache im Fazit zur Variantenbewertung zur Kenntnis nehmen.

Sehr erstaunt sind wir über 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, bloß weil ein Randwert von maximal 4% als unerheblich betrachtet wird. 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 CO<sub>2</sub>-Senke des Waldbestandes wird hier gleichgesetzt mit einer CO<sub>2</sub>-Senke einer aufzuforstenden Waldfläche. Dies ist unsauber im Vorgehen, da CO<sub>2</sub>-Absorption undifferenziert gleichgesetzt wird, obwohl hinlänglich bekannt ist, dass die CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Senkenverluste nicht benannt werden.

Die Grünlandbewertung (Seite 12f.) weist keine Zahlen über die tatsächliche Schädigung der CO<sub>2</sub>-Senken auf. Weder in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten noch in Flächen. Uns erscheint völlig unplausibel, dass die Ausgleichsflächen ausreichen sollen. Es erfolgt eine schlichte Behauptung, dass die Maßnahmen ausreichend seien und ein Ausgleich für die CO<sub>2</sub>-Speicherverluste hier gegenüber stünde.

Da kaum entsiegelt wird und eine Monitoring Maßnahme 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.

Es 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/McDonald/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 verzerrt dargestellt ist.

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.

Wir bitten freundlich um die Bestätigung des Eingangs des Schreibens und verweisen an dieser Stelle nochmals darauf, dass alle bisher eingereichten Widersprüche und Einwände nach wie vor Gültigkeit in der Sache besitzen.