



LNV-Arbeitskreis Karlsruhe • Am Steinweg 53 • 76327 Pfinztal

Regierungspräsidium Karlsruhe
Abteilung 1
Schlossplatz 1-3
76131 Karlsruhe

per E-Mail an: Kirsten.Grobs@rpk.bwl.de

**Landesnaturaeschutzverband
Baden-Württemberg e.V.**

Dachverband der Natur-
und Umweltschutzverbände
in Baden-Württemberg
(§ 66 Abs. 3 Naturaeschutzgesetz)

LNV-Arbeitskreis Karlsruhe
Sprecher:
Dr. Klaus-Helimar Rahn
Am Steinweg 53
76327 Pfinztal

23. Juli 2024

Planfeststellungsverfahren B 293, Ortsumgehung Berghausen
- Planänderung nach § 73 Abs. 8 Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG)
- Ihr Schreiben vom 10.07.2024

**Gemeinsame Stellungnahme der nach § 63 BNatSchG / § 3 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz
anerkannten Verbände**

- Bund für Umwelt und Naturaeschutz Deutschland (BUND)
Landesverband Baden-Württemberg e.V.
- Landesnaturaeschutzverband Baden-Württemberg e.V. (LNV)
- Naturaeschutzbund Deutschland (NABU)
Landesverband Baden-Württemberg e.V.

Sehr geehrte Frau Grobs,
sehr geehrte Damen und Herren,

gerne möchten wir die Gelegenheit zur Stellungnahme zu den geänderten Planunterlagen nutzen und äußern uns dazu zunächst wie folgt; wir behalten uns dabei vor, dies im Rahmen der am 20.07.2024 in den BNN bekanntgemachten Anhörungsfrist bis zum 23.09.2024 noch zu ergänzen:

Wir halten unsere Kritik an der Planung, wie schon in unserer Stellungnahme vom 29.09.2021 vorgetragen, vollumfänglich aufrecht und möchten insbesondere folgende Punkte noch einmal bekräftigen und/oder ergänzen:

1. Artenschutz: Die Maßnahmen 4.2.2 V_{CEF} , 5.2 V_{CEF} und 6.2 V_{CEF} (jeweils „Pflanzung großkroniger Bäume ...“, $\geq 4m$) können ihren beabsichtigten Zweck einer Minimierung des Kollisions-/Tötungsrisikos für Fledermäuse erst nach Jahrzehnten, wenn die Bäume wirklich

**BUND Landesverband
Baden-Württemberg e.V.**
Regionalverband Mittlerer Oberrhein
Waldhornstraße 25
76131 Karlsruhe
T 0721/358582
BUND.Mittlerer-Oberrhein@bund.net

**LNV
Baden-Württemberg e.V.**
Arbeitskreis Karlsruhe
Am Steinweg 53
76327 Pfinztal
T 07240/4403
rahn@justmail.de

**NABU Landesverband
Baden-Württemberg e.V.**
Kreisverband Karlsruhe
Kronenstraße 9
76133 Karlsruhe
T 0721/36060
geschaefsstelle@nabu-ka.de

großkronig geworden sind, erfüllen und sind daher als Vermeidungsmaßnahme völlig unzureichend.

2. Kompensation: Das von uns in der Stellungnahme vom 29.09.2021 gerügte erhebliche Kompensationsdefizit (beim Vergleich Eingriffsflächen/Kompensationsflächen) wurde deutlich dadurch gemindert, dass mehrere ursprünglich nur für fünf Jahre angelegte Maßnahmen jetzt dauerhaft unterhalten und gesichert werden sollen.

Es bleibt jedoch immer noch ein Defizit, denn einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme von 10,59 ha (siehe 19.1a LBP Erläuterungsbericht, Seite 148) steht nur eine Gesamtkompensationsfläche von 8,00 ha (19.1a LBP Erläuterungsbericht, Seite 146) gegenüber, d.h. es bleibt ein Defizit, in Flächen gerechnet, von 24 %. Die Eingriffe werden also nicht, wie es eigentlich gesetzlich vorgeschrieben ist, vollständig kompensiert.

3. Verkehrsprognosen: Die Verkehrsprognosen, man muss es so deutlich sagen, können bestenfalls als Kaffeesatz-Leserei bezeichnet werden, da sie auf veralteten Annahmen beruhen. Sie basieren auf Verkehrszahlen von 2006 und von 2018, nach denen schon in jenem Zeitraum der Gesamtverkehr auf B 10 und B 293 in Berghausen um 6 bis 12 % abgenommen hat, der Schwerverkehr um 8 bis 19 % (siehe 22.3 „Fortschreibung Verkehrsuntersuchung 2018“, S. 2). Warum trotz dieser festgestellten Entwicklung dann für die Prognose die damals allgemein angenommene Verkehrszunahme auf Bundesstraßen zugrunde gelegt wurde, erschließt sich uns nicht; sie war doch für die B 10 / B 293 in Berghausen offensichtlich schon widerlegt.

Ganz deutlich als Fehlannahme haben sich dann die Prognosen durch die seit 2018 bis heute zu beobachtende weitere Verkehrsabnahme erwiesen. So nahm der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr an der kontinuierlichen Verkehrs-Zählstelle der LUBW auf der kombinierten B 10 / B 293 in Berghausen, direkt westlich des Abzweigs der B 293 von der B 10, von 20.500 Kfz/24h im Jahr 2018 auf 17.400 Kfz/24h im Jahr 2023, also um (weitere) 15 % ab.

(Vgl.: <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/documents/10184/1236557/PFT-KS-2023.pdf> ; die im Folgenden widergegebene Tabelle ist ein Auszug aus dieser Quelle.)

Verkehrszählstelle Pfinztal Karlsruher Straße

Angaben in Fahrzeuge/Tag

PFT-KS		Mittelwerte 2023	Mittelwerte 2022	Mittelwerte 2021	Mittelwerte 2020	Mittelwerte 2019	Mittelwerte 2018	Mittelwerte 2017	Mittelwerte 2016	Mittelwerte 2015	Mittelwerte 2014	Mittelwerte 2013	Mittelwerte 2012	Mittelwerte 2011
Alle Spuren	Pkw	16100	14500	14600	16900	19200	18700	18200	18500	17900	18700	19400	19100	
	INfz	680	570	580	740	780	800	770	750	710	570	620	620	
	sNfz	560	590	530	820	970	960	870	810	900	1070	1090	1040	
	DTV	17400	15700	15700	18500	20900	20500	19800	20000	19500	20300	21200	20800	
Richtung Pforzheim	Pkw	8510	7550	7530	8880	9930	9930	9660	9680	9520	9920	10500	10400	
	INfz	350	360	380	480	490	530	510	480	400	270	290	280	
	sNfz	260	300	260	410	450	470	420	390	400	480	510	480	
	DTV	9120	8210	8170	9800	10900	10900	10600	10600	10300	10700	11300	11100	
Richtung Karlsruhe	Pkw	7620	6960	7070	8040	9250	8760	8530	8780	8410	8740	8900	8710	
	INfz	330	210	200	270	290	280	260	270	310	300	330	340	
	sNfz	300	290	270	420	520	490	450	430	490	580	580	560	
	DTV	8240	7500	7500	8700	10100	9530	9240	9470	9200	9620	9800	9620	

LUBW

Der Schwerverkehr (sNfz) nahm im selben Zeitraum an derselben Stelle von durchschnittlich 960 Fz/24h auf 560 Fz/24h ab, also sogar um 42 %.

Vergleicht man nun die Prognosezahlen der vorgelegten Planung mit den Ist-Zahlen des vorigen Jahres, so ist festzustellen: Für den Prognose-Nullfall wird für diese Stelle ein durchschnittlicher werktäglicher Gesamtverkehr von 28.200 Kfz/24h (aus 17.4 „Luftschadstoffgutachten zur Planfeststellung“, S. 15), entsprechend einem durchschnittlichen täglichen Gesamtverkehr von 26.800 Kfz/24h (Umrechnungsfaktor aus 17.4. S 14), und ein durchschnittlicher werktäglicher Schwerverkehr von 2.810 Fz/24h, entsprechend täglich 2.445 Schwerlastfahrzeuge vorhergesagt.

Für den Prognose-Planfall lauten die Vorhersagen: werktäglicher Gesamtverkehr 26.100 Kfz/24h, entsprechend täglicher Gesamtverkehr 24.800 Kfz/24h, werktäglicher Schwerverkehr 810 Fz/24h, entsprechend täglicher Schwerverkehr 705 Fz/24h.

Gezählt wurden 2023 durchschnittlich täglich insgesamt 17.400 Fahrzeuge, davon 560 Schwerlastfahrzeuge.

Mit anderen Worten: Die für die Planung prognostizierte, beabsichtigte Verkehrsentlastung in Berghausen ist bereits durch die bisherige Entwicklung, die bisher umgesetzten Maßnahmen (wie Tempolimit, Schwerlast-Durchfahrverbot) erreicht worden. **Wozu dann jetzt noch eine zusätzliche Straße, mit all ihren Eingriffen in Natur und Landschaft und ihren Belastungen für andere Bevölkerungsteile, bauen?**

Auf jeden Fall müssen, um eine korrekte, gerichtsfeste Abwägung und Bewertung vornehmen zu können, die Verkehrsprognosen dringend aktualisiert und korrigiert werden.

5. Schadstoffprognosen: Wie die Verkehrsprognosen haben sich auch die darauf basierenden Schadstoffprognosen – insbesondere für den Planungs-Nullfall - durch die inzwischen erfolgte Entwicklung als falsch erwiesen.

Wenn es etwa in 17.4 „Luftschadstoffgutachten zur Planfeststellung“ auf Seite 33 heißt *„Die ermittelten NO₂-Immissionen in der Prognose Nullfall 2035 (ermittelt mit einer Kfz-Flotte des Jahres 2025) (Abbildung 14) zeigen längs der heutigen Ortsdurchfahrt Berghausen (Karlsruher Straße, B 10 / B 293) die erwarteten hohen Konzentrationen. Aufgrund der Verkehrszunahme gegenüber heute (siehe Abschnitt 4.1) wurde mit der hier angesetzten konservativen Betrachtung eine Überschreitung des Grenzwertes von 40 µg/m³ ermittelt.“*, so steht diese Aussage in krasssem Widerspruch zu den in den vergangenen Jahren in Berghausen (und ähnlich an allen anderen Messstellen in Baden-Württemberg) erhobenen tatsächlichen Messwerten. Die Messwerte in Berghausen (an der Karlsruher Straße, B 10 / B293) sanken bis 2023 kontinuierlich (weiter) auf zuletzt nur noch 21 µg/m³, wie der auf der folgenden Seite wiedergegebenen Tabelle (Quelle: <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/luft/lange-datenreihen>) zu entnehmen ist.

Aufgrund dieser Entwicklung wurden die in Pfinztal (und in Karlsruhe) eingerichteten Umweltzonen, mit Fahrverboten, zum 1. März 2023 aufgehoben. Wir verweisen hierbei auch auf die Veröffentlichung der LUBW vom Dezember 2020 „Abschätzung zur Wirkung von Umweltzonen in Baden-Württemberg vor dem Hintergrund abnehmender Stickstoffdioxidkonzentrationen“, in der unter „worst-case“-Annahmen eine dauerhafte, zuverlässige, deutliche Unterschreitung des Grenzwerts für Pfinztal-Berghausen (und andere Orte) konstatiert wurde.

Ganz ähnlich wie beim NO₂ verhält es sich beim Feinstaub. So ist an der Messstelle in Berghausen die Belastung mit PM₁₀ auf 14 µg/m³, die mit PM_{2,5} auf 9 µg/m³ und somit ganz erheblich unter die Grenzwerte (40 bzw. 25 µg/m³) zurückgegangen. (Diese Zahlen sind auch über den eben angegebenen Link bei der LUBW nachlesbar.)

Es zeigt sich, dass die bisherige Verkehrsentwicklung und die erfolgte Verminderung bei den Kfz-Emissionen, die durch den eingeleiteten Wechsel zur Elektromobilität noch weiter verstärkt werden wird, zu einer erfolgreichen Verminderung der (auch innerörtlichen) verkehrsbedingten Luftschadstoff-Belastungen auf ein zulässiges, erträgliches Niveau geführt haben.

So besteht keinerlei Veranlassung, in Berghausen (und an manch anderen Orten) aufgrund von Luftschadstoffbelastungen eine Umgehungsstraße zu bauen.

6. Lärmprognosen: Wie die Schadstoffprognosen fallen auch die Lärmprognosen insbesondere im Prognose-Nullfall aufgrund der offensichtlich überhöhten Verkehrsprognosen zu hoch aus.

Außerdem müsste u.E. zwingend bei einer Lärmprognose für das Jahr 2035 berücksichtigt werden, dass bis dahin ein signifikanter Anteil an Elektrofahrzeugen auf unseren Straßen unterwegs sein wird, die bei Tempo 30 nur eine nahezu vernachlässigbare Lärmemission erzeugen. Zwar ist es fraglich, ob das Ziel der Bundesregierung, bis 2030 15 Mio. E-PKW in Deutschland zu haben, erreicht wird, bis 2035 wird (und muss, um die gesetzlich festgeschriebenen Klimaschutzziele zu erreichen) dies aber aller Voraussicht nach erreicht sein. Dies führt zu einer (weiteren) signifikanten Minderung der zu prognostizierenden Lärmbelastungen – ganz ohne Straßen-Neubau.

Stickstoffdioxid (NO₂) JMW

Station	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Aalen	22	22	22	21	22	23	21	20	22	21	20	17	15	13
Baden-Baden	-	-	15	16	15	16	17	17	16	14	14	12	12	9
Bernhausen	33	32	30	30	30	31	30	28	27	24	20	18	18	16
Biberach	20	21	19	17	18	18	17	17	17	16	14	13	12	10
Eggenstein	25	24	24	23	24	24	22	20	23	22	17	15	-	14
Freiburg	22	21	19	22	19	19	21	19	19	16	14	14	14	11
Freiburg Schwarzwaldstraße	70	67	65	65	62	56	-	49	50	36	30	30	28	25
Friedrichshafen	24	24	24	26	25	26	23	23	21	21	19	16	15	14
Gärtringen	18	15	16	16	15	15	15	14	14	12	11	10	10	8
Heidelberg	28	25	27	24	26	27	25	24	23	21	18	16	14	12
Heilbronn	31	31	29	31	30	30	29	26	28	24	21	19	19	17
Heilbronn Weinsberger Straße-Ost	-	-	-	64	65	64	57	55	52	47	32	29	32	29
Karlsruhe Reinhold- Frank-Straße	45	49	52	48	46	45	39	39	38	34	30	29	27	22
Karlsruhe-Nordwest	25	23	23	23	23	24	23	22	22	21	17	16	15	12
Kehl	26	25	24	25	26	26	25	24	25	24	18	19	20	17
Konstanz	23	20	22	22	22	23	20	21	20	19	17	16	15	13
Leonberg Grabenstraße	70	66	63	60	-	47	47	43	45	36	29	27	-	23
Ludwigsburg	26	27	25	27	26	27	26	25	25	22	19	18	16	14
Mannheim Friedrichsring	50	51	51	48	48	47	46	45	47	42	34	32	34	29
Mannheim-Nord	28	28	28	26	27	28	26	26	24	23	20	19	18	15
Neuenburg	21	20	19	19	19	20	20	19	20	18	15	14	14	12
Pfintztal Karlsruher Straße	-	-	47	46	43	40	38	36	35	34	27	22	22	21
Pforzheim	31	29	26	26	26	27	25	23	25	23	23	19	19	17
Reutlingen	28	26	25	25	25	27	26	25	25	23	20	18	18	15
Reutlingen Lederstraße-Ost	88	84	79	72	71	70	66	60	53	46	36	32	32	27
Schramberg Oberndorfer Straße	-	-	52	51	43	44	40	36	34	31	27	24	25	24
Schwarzwald-Süd	5	4	4	5	4	4	4	3	5	4	3	3	3	3
Schwäbische Alb	9	6	7	7	7	8	7	7	7	6	6	5	5	4
Stuttgart Am Neckartor	95	90	90	89	89	87	82	73	71	53	38	35	37	32
Stuttgart Arnulf- Klett-Platz	71	65	65	62	61	62	58	56	46	43	33	30	30	28
Stuttgart Hohenheimer Straße	100	97	91	80	77	77	76	69	65	50	34	32	33	28
Stuttgart-Bad Cannstatt	29	31	33	32	31	32	31	30	27	25	23	20	19	17
Tauberbischofsheim	15	14	14	14	14	14	13	14	12	13	12	10	10	9
Tübingen	25	22	21	23	21	22	22	21	21	19	17	15	15	13
Tübingen Mühlstraße	78	73	62	58	56	-	48	48	46	39	34	31	31	26
Ulm	28	28	27	28	28	29	28	28	27	24	21	19	18	16
Villingen- Schwenningen	16	16	15	16	13	15	14	13	14	14	12	11	11	9
Weil am Rhein	19	18	17	16	16	18	17	18	18	17	14	12	13	11
Wiesloch	21	19	19	20	18	20	19	17	16	17	15	12	11	10

Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen (Unterlage 21.2)

Diese Unterlage wurde neu in die Planungsunterlagen eingefügt. Sie behauptet (für das Gesamtprojekt B 293 Ortsumfahrungen Berghausen und Jöhlingen und damit anteilig auch für das Projekt B 293 Ortsumfahrung Berghausen), basierend auf Angaben aus dem

Projektinformationssystem (PRINS) zum BVWP, die Gesamttreibhausgasemissionen würden durch Realisierung der Planung deutlich vermindert, bewirkt im Wesentlichen durch eine „Verstetigung des Verkehrs“.

Die Angaben aus PRINS sind jedoch aus heutiger Sicht in mehrerlei Hinsicht grob falsch und die Klimaauswirkungen deshalb dringend neu zu erarbeiten, denn:

1. PRINS steht auf dem Planungsstand von 2016; die enthaltenen Verkehrsprognosen sind mindestens so falsch wie die in den Planfeststellungsunterlagen. So wird z.B. in PRINS für das Jahr 2030 im Planungs-Nullfall für die B 10 / B 293 in Berghausen ein täglicher Gesamtverkehr von 19.000 Kfz angenommen, tatsächlich ist aber dieser Verkehr vom Maximum von 21.200 Kfz im Jahr 2013 bis zum Jahr 2023 bereits auf 17.400 Kfz zurückgegangen.

2. Die Ermittlung der Treibhausgas-Emissionen in PRINS basiert auf der Studie „Treibhausgas-Emissionen durch Infrastruktur und Fahrzeuge des Straßen-, Schienen- und Luftverkehrs sowie der Binnenschifffahrt in Deutschland“ vom Umweltbundesamt aus dem Jahr 2013. Damals fuhren praktisch ausschließlich mit Benzin oder Diesel betriebene Kraftfahrzeuge auf Deutschlands Straßen. Die so zunächst für ein Jahr berechneten Emissionen wurden dann in PRINS auf 20 Jahre hochgerechnet, d.h. sie beziehen sich auf einen Zeitraum von 20 Jahren ab Fertigstellung der neuen Straße.

20 Jahre nach Fertigstellung der geplanten Straßenabschnitte werden wir uns aber etwa im Jahr 2050 befinden. Laut Bundes-Klimaschutzgesetz müssen jedoch bereits bis 2040 die Treibhausgasemissionen in Deutschland (in allen Sektoren) um 88 % gegenüber 1990 gesenkt werden, und „Bis zum Jahr 2045 werden die Treibhausgasemissionen so weit gemindert, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird.“ Diese gesetzliche Festsetzung ist nur zu erreichen, wenn der Verkehr bis dahin weitestgehend elektrisch (direkt oder indirekt über Wasserstoff oder E-Fuels) angetrieben und die Stromerzeugung – was ohnehin geplant und abzusehen ist – nur noch regenerativ erfolgt.

Ein elektrisch-regenerativ angetriebenes Kraftfahrzeug aber emittiert im Stau oder bei langsamer Fahrt ebenso wenig Treibhausgase wie bei „verstetigtem“ Verkehr. Die Treibhausgas-Emissionen werden sich also signifikant anders entwickeln als 2016 in PRINS vorhergesagt.

Auch – aber keineswegs nur - um die Treibhausgas-Bilanz korrekt darstellen zu können, ist demnach eine neue, aktuelle Verkehrsuntersuchung zwingend erforderlich.

Last not least weisen wir noch einmal darauf hin, dass der Fernverkehrsanteil auf dem in Rede stehenden B 293 – Abschnitt, soweit Zahlen dazu vorliegen, bei nur 2 % liegt und somit die Straße gemäß § 2 Abs. 4 FStrG abzustufen und nicht auszubauen ist.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Klaus-Helmar Rahn