



LNV-Arbeitskreis Karlsruhe • Am Steinweg 53 • 76327 Pfinztal

Regierungspräsidium Karlsruhe
Abteilung 1
Schlossplatz 1-3
76131 Karlsruhe

per E-Mail an: Ute.Schmied@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

15. Juli 2024

Planfeststellungsverfahren B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen - Planänderung

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 Schmied,
sehr geehrte Damen und Herren,

gerne möchten wir die Gelegenheit zur Stellungnahme zu den leicht geänderten Planunterlagen nutzen und äußern uns dazu wie folgt:

Die Änderungen bei den Kompensationsmaßnahmen sind weitgehend nachvollziehbar und akzeptabel. Wir halten jedoch unsere Kritik an der Planung, wie in unserer Stellungnahme vom 29.09.2021 und im Erörterungstermin am 10./11.10.2023 vorgetragen, vollumfänglich aufrecht und möchten insbesondere folgende Punkte noch einmal deutlich machen bzw. ergänzen:

1. Artenschutz: Die Maßnahmen 5.3 A / V_{CEF} (Gehölzpflanzung zum Fledermausschutz als Leit-/Sperrpflanzung, Höhe ≥ 4m) und 7.3 A / V_{CEF} (Pflanzung von großkronigen Bäumen zur Verringerung des Kollisionsrisikos für Fledermäuse) greifen erst, da keine Großbäume bzw. Sträucher gepflanzt werden, mit mehrjähriger Verzögerung und können daher den beabsichtigten Effekt einer (ausreichenden) Vermeidung des Tötungsrisikos für Fledermäuse nicht bewirken.

**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
geschaeftsstelle@nabu-ka.de

2. Kompensation: Einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme von 15,96 ha (s. Landschaftspflegerischer Begleitplan, S. 161) stehen nicht, wie auf Seite 158 des LBP behauptet wird, 20,05 ha Kompensations-/Aufwertungs-Fläche gegenüber, sondern nur 10,04 ha, denn weder die „Erweiterung des FFH-Gebiets `Mittlerer Kraichgau` um das Prinzhölzle zur Kohärenzsicherung“ (LBP S. 156, 7,58 ha) noch das „Anbringen von Vogel-Nisthilfen und Fledermauskästen“ (LBP S. 157, 2,43 ha) stellen (flächenhafte) Kompensationsmaßnahmen dar. Die Erweiterung des FFH-Gebietes ist überhaupt keine Aufwertungsmaßnahme, und das Anbringen von Nisthilfen ist Ersatz für entfallende Nistplätze, aber nicht für flächenhafte Eingriffe. Es bleibt also ein erhebliches Kompensationsdefizit.

3. Landschaftsschutzgebiet und Flächenhaftes Naturdenkmal Attental: Die Planung ist nicht mit den Vorgaben der LSG- sowie der FND-Verordnung vereinbar. Insbesondere wäre für den Eingriff in das FND eine naturschutzrechtliche Befreiung erforderlich, die nach unserer Kenntnis bisher weder beantragt noch gar erteilt wurde und die u.E. auch rechtlich unzulässig wäre.

4. Verkehrsprognosen: Die Verkehrsprognosen basieren im Wesentlichen auf Erhebungen aus dem Jahr 2006 (!) und wurden im Grunde schon durch die punktuellen Nacherhebungen aus dem Jahr 2018, die eine Abnahme der Verkehrsbelastung um 5 % zeigten, widerlegt. Die Prognose, der Gesamtverkehr werde sich im Planungs-Nullfall in Jöhlingen bis 2035 um 22 % auf 16.200 Kfz/24h (westlich der L 559) bzw. 20.300 Kfz/24h (östlich der L 559) erhöhen und der Schwerverkehr sogar auf mehr als 2.000 Fz/24h etwa verdoppeln, stellt sich zumindest aus heutiger Sicht aufgrund der Ergebnisse der kontinuierlichen Verkehrszählung an der Karlsruher Straße in Pfinztal-Berghausen (kombinierte B 10 / B 293) als offensichtliche Fehlprognose dar. Vgl.: <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/documents/10184/1236557/PFT-KS-2023.pdf> ; die folgende 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	

LUW

Demnach wurde in Pfinztal auf der B 10 / B 293 das Maximum des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) bereits 2013 mit 21.200 Kfz/24h gezählt, 2023 waren es nur noch 17.400 Kfz/24h (nach corona-bedingt noch niedrigeren Zahlen in den beiden Vorjahren), also ein Rückgang in 10 Jahren um 18 %!

Bei den schweren Nutzfahrzeugen (sNfz) ging die tägliche Belastung im selben Zeitraum von 1.090 Vz/24h auf 560 Vz/24h zurück, also um fast 50 (48,6) %!

Auch in Jöhlingen ist demnach der Schwerverkehr, der weitgehend identisch mit dem Berghausener B 10 /B 293- Schwerverkehr ist – der B 10-Anteil ist deutlich untergeordnet aufgrund des Fahrverbots in Richtung Söllingen-Pforzheim -, in den letzten 10 Jahren deutlich geschrumpft, und es gibt überhaupt keinen vernünftigen Grund für die Annahme, er werde in den nächsten 10 - 12 Jahren, bis 2035, wieder um ein Vielfaches ansteigen.

Ähnliches gilt für den Gesamtverkehr, der zwar weniger stark, aber eben auch deutlich abgenommen hat, und für den ebenso wenig wie für den Schwerlastverkehr eine signifikante Wieder-Zunahme zu erwarten ist.

Die vorliegenden Verkehrsuntersuchungen und Verkehrsprognosen haben sich demnach

aufgrund der inzwischen erfolgten Entwicklung als untaugliche Grundlage für die vorliegende Straßenplanung erwiesen; sie müssten dringend durch neue Erhebungen nachbearbeitet werden, um als gerichts feste Planungsgrundlage dienen zu können.

5. Schadstoffprognosen: In ähnlicher Weise wie die Verkehrsprognosen haben sich auch die Schadstoffprognosen – besonders für den Planungs-Nullfall -, die ja weitgehend auf den Verkehrsprognosen basieren, durch die inzwischen erfolgte Entwicklung als falsch erwiesen. Wenn es z.B. im mit Datum vom 31.05.2024 aktualisierten Erläuterungsbericht auf Seite 37 immer noch heißt, im Prognose-Nullfall würden die NO₂-Konzentrationen an einigen Punkten in der Ortsdurchfahrt Jöhlingen über dem geltenden (Jahresmittel-)Grenzwert von 40 µg/m³, z.T. sogar über 45 µg/m³ liegen, so ignoriert diese Behauptung (bewusst?) völlig die inzwischen aus vielerlei Messstellen in Baden-Württemberg vorliegenden, öffentlich bekannten NO₂-Messwerte.

An der 2018 stillgelegten Messstelle in Jöhlingen wurden zuletzt (2017) 42 µg/m³ NO₂ gemessen, im selben Jahr wurden an 9 anderen Messtellen in B.-W. ebenfalls Werte über 40 µg/m³, davon 5 über 50 µg/m³ und einer (Stuttgart-Neckartor) sogar über 70 µg/m³, gemessen. An allen diesen Messstellen sind die Werte seither rückläufig; 2023 wurde nur noch ein Maximum von 32 µg/m³ (Stuttgart-Neckartor) ermittelt.

In Berghausen, wo die Verkehrs- und Belastungslage sehr ähnlich wie in Jöhlingen ist, sanken die Messwerte von 2017 bis 2023 kontinuierlich von 36 auf nur noch 21 µg/m³. Aufgrund dieser Entwicklung wurden die in Pfinztal (und in Karlsruhe) eingerichteten Umweltzonen, mit Fahrverboten, zum 1. März 2023 aufgehoben.

Da die Verhältnisse in Jöhlingen nicht signifikant anders als anderswo im Land und insbesondere in Berghausen sind, kann mit Sicherheit davon ausgegangen werden, dass auch in Jöhlingen der geltende NO₂-Grenzwert inzwischen und auch zukünftig erheblich unterschritten wird.

(Die zitierten Zahlen stammen aus der auf der folgenden Seite wiedergegebenen Tabelle, Quelle: <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/luft/lange-datenreihen>.)

Ganz ähnlich wie beim NO₂ verhält es sich beim Feinstaub. So ist an allen landesweiten Messstellen die Belastung mit PM₁₀ auf ≤ 19 µg/m³, die mit PM_{2,5} auf ≤ 9 µg/m³ und somit auf unter die Hälfte der jeweiligen Grenzwerte (40 bzw. 25 µg/m³) zurückgegangen. (Diese Zahlen sind 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 Jöhlingen (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. Hinzu kommt, wie wir schon in unserer Stellungnahme vom 29.09.2021 gerügt hatten, dass die Lärmprognosen offenbar innerörtlich – zumindest teilweise – fälschlich mit Tempo 50 statt Tempo 30 berechnet wurden. Dies wurde zwar in der Replik des Vorhabenträgers bestritten; da aber die Schalltechnische Untersuchung von 2020 stammt, die Tempo-30-Zone in Jöhlingen jedoch im vergangenen Jahr erweitert wurde (s. Wortprotokoll vom Erörterungstermin vom 10.10.2023, S. 77), kann dies unmöglich für den gesamten (heutigen) Tempo-30-Bereich gelten.

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.

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 Jöhlingen), 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 mehrererlei 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 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 um die Treibhausgas-Bilanz korrekt darstellen zu können, erscheint 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, unter 5 % liegt und somit die Straße gemäß § 2 Abs. 4 FStrG abzustufen und nicht auszubauen ist.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Klaus-Helmar Rahn