



BUND • Waldhornstr. 25 • 76131 Karlsruhe

Regierungspräsidium Karlsruhe
Abteilung 1
Schlossplatz 1-3
76131 Karlsruhe

per E-Mail an: abteilung1@rpk.bwl.de

**Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland (BUND)**

Landesverband
Baden-Württemberg e. V.

Regionalverband
Mittlerer Oberrhein
BUND-Ökozentrum
Waldhornstraße 25
76131 Karlsruhe

Ihre Zeichen, Ihre Nachricht vom
17-0513.2 (B293/13)

Unser Zeichen, unsere Nachricht vom

Telefon, Name
0721 358582, Weinrebe

Datum
29.09.2021

**Planfeststellungsverfahren nach den §§ 17 ff. des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG)
i.V.m. den §§ 72 ff. des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG) für die B 293,
Ortsumgehung Jöhlingen**

**Neubau der Bundesstraße B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen, auf der Gemarkung Jöhlingen
(Gemeinde Walzbachtal) einschließlich teilplanfreiem Knotenpunkt, sowie Durchführung
von naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen.**

Gemeinsame Stellungnahme der nach § 63 BNatSchG sowie § 3 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz
anerkannten Verbände:

- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Baden-Württemberg e. V.
- Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e. V. (LNV)
- Naturschutzbund Deutschland (NABU) Landesverband Baden-Württemberg e. V.,

erarbeitet durch die BUND-Ortsgruppe Pfinztal.

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme in diesem Verfahren und äußern uns
dazu wie umseitig ausgeführt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Klaus-Helimar Rahn

**BUND Landesverband
Baden-Württemberg e.V.**
Regionalverband Mittlerer Oberrhein
Waldhornstraße 25
76131 Karlsruhe
T 0721/3585-82, F -87
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

Stellungnahme

BUND, LNV und NABU halten das Vorhaben aus Gründen des Klima-, Umwelt- und Naturschutzes für obsolet und rechtlich unzulässig. Es handelt sich um eine jahrzehntealte, antiquierte Planung, die der insbesondere zum Erreichen der Klimaschutzziele notwendigen Mobilitätswende konträr entgegensteht und die in mehreren Punkten gegen geltendes (Umwelt-)Recht verstößt.

Im Einzelnen:

1. Planrechtfertigung

Das Vorhaben ist im Fernstraßenausbaugesetz auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) als „vordringlicher Bedarf“ gelistet. Diese gesetzliche Festsetzung basiert jedoch offensichtlich auf sachlich falschen Prämissen und ist deshalb als hinfällig anzusehen.

In § 1 Abs. 1 FStrG heißt es: *„Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) sind öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind.“* Die B 293 im Bereich Pfinztal-Walzbachtal-Bretten dient jedoch fast ausschließlich dem lokalen und regionalen Verkehr. Sehr deutlich belegt wird dies durch die Tatsache, dass seit 2015 auf der Strecke ein Durchfahrtsverbot für den weiträumigen Schwerlastverkehr (ab 12 to, seit 2020 ab 7,5 to) gilt. Dem weiträumigen Schwerverkehr dient die Strecke demnach überhaupt nicht.

Im Jahr 2000 wurde durch das Ingenieurbüro für Verkehrswesen Köhler, Leutwein und Partner GbR eine Verkehrsbefragung für den Streckenabschnitt bei Pfinztal durchgeführt, nach unserer Kenntnis mit dem Ergebnis eines Fernverkehrsanteils (nicht zu verwechseln mit dem regionalen Durchgangsverkehr, z.B. aus Bretten) von lediglich 2 %. Neuere Daten hierzu wurden leider nie erhoben; es gibt jedoch keinen Grund für die Annahme, der Fernverkehrsanteil sei seither angestiegen.

Der Bundesrechnungshof hat für die 2. Rheinbrücke bei Karlsruhe mit einem Fernverkehrsanteil von 5 % die Finanzierbarkeit des Vorhabens durch die Bundesrepublik Deutschland in Frage gestellt. Umso mehr muss dies für den hier in Rede stehenden Streckenabschnitt der B 293 gelten. Die B 293 ist zwischen Berghausen und Bretten zur Landesstraße abzustufen; eine Finanzierbarkeit ihres Ausbaus (bzw. eines Teil-Neubaus) durch den Bund ist nicht gegeben.

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit seinem Urteil vom 20. Mai 1999-4A12.98 festgestellt, dass die Planfeststellungsbehörde den Mangel der Finanzierbarkeit eines Vorhabens nicht ignorieren darf. Eine aus finanziellen Gründen nicht realisierbare Planung sei rechtswidrig und unzulässig. Der Planung fehle es an der Planrechtfertigung, weil sie vernünftiger Weise nicht geboten sei.

Nicht zu rechtfertigen ist die Planung auch unter dem Aspekt des Klimaschutzes, insbesondere im Licht des Urteils des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021, das die bisherigen gesetzlichen Regelungen zum Klimaschutz als unzureichend erkannte.

Schon nach dem Klimaschutzplan der Bundesregierung von 2016 soll der verkehrsbedingte Treibhausgasausstoß, der zu 94 % vom motorisierten Straßenverkehr verursacht wird, bis 2030 um 40 bis 42 Prozent gegenüber 1990 zurückgehen. Bis zum Jahr 2050 muss der Verkehrssektor klimaneutral sein. Tatsächlich aber sind die CO₂-Emissionen des Verkehrs, im Unterschied zu anderen Sektoren wie Energie oder Gebäude, seit dem Referenzjahr 1990 kaum gesunken und in den letzten Jahren sogar angestiegen. Mit dem Bau neuer Straßen wie den B 293-Umfahrungen

Berghausen und Jöhlingen, die zusätzlichen motorisierten Individualverkehr induzieren, sind die Klimaziele im Verkehrssektor zweifellos nicht zu erreichen.

Konkret verstößt die Planung gegen das Berücksichtigungsgebot nach § 13 des Bundes-Klimaschutzgesetzes. Dort heißt es in Abs.1 *„Die Träger öffentlicher Aufgaben haben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen.“* und weiter in Abs. 2 *„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.“* Die vorliegende Planung berücksichtigt in keiner Weise die nationalen Klimaschutzziele.

Die Planung verstößt auch gegen die Grundsätze der Raumordnung nach § 2 des Raumordnungsgesetzes. Dort heißt es in Abs. 2 Nr. 3: *„Vor allem in verkehrlich hoch belasteten Räumen und Korridoren sind die Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße zu verbessern.“* Die vorliegende Planung konterkariert diesen Grundsatz. Dies ist umso mehr zu kritisieren, als der Kreistag des Landkreises Karlsruhe bereits im Mai 2019, nochmals bestätigt im November 2020, die Albtal-Verkehrsgesellschaft mit der Planung eines weitgehend zweigleisigen Ausbaus der S4-Stadtbahnstrecke Karlsruhe-Bretten-Heilbronn beauftragt hat; der Beginn des zweigleisigen Ausbaus ist für 2025 vorgesehen. Schon ab 2022 ist eine zusätzliche stündliche Bahn-Schnellverbindung Karlsruhe – Heilbronn geplant.

Durch diese Planungen wird die (weitere) Verkehrsverlagerung auf die Schiene gefördert; der gleichzeitige Neubau von Straßentrassen direkt parallel zur Stadtbahn wäre in höchstem Maße kontraproduktiv. Es ist ein erheblicher Mangel der vorliegenden Straßenplanung, dass der bereits beschlossene Ausbau der Bahnlinie überhaupt nicht erwähnt, geschweige denn berücksichtigt ist. Bei Berghausen ist – neben der Summationswirkung der Eingriffe durch Gleis- und Straßenbau – auch zu prüfen, ob neues Gleis und neue Straße überhaupt beide (platz-)technisch machbar wären.

Im BVWP bzw. im zugehörigen Projektinformationssystem (PRINS) ist für das (Teil-)Projekt B 293 Ortsumfahrung Jöhlingen kein (eigenes) Nutzen-Kosten-Verhältnis (NVK) angegeben, nur für das Gesamtprojekt B 293 Berghausen – Bretten wird ein NKV von 4,6 genannt. Allerdings sind von dem angeblichen jährlichen Nutzen von 9,2 Mio. € allein 4,45 Mio. – also nahezu die Hälfte – Reisezeitgewinne, deren tatsächlicher finanzieller Nutzen schon deshalb anzuzweifeln ist, weil die meisten Zeitgewinne bei Privatfahrten nicht zu finanziellen Vorteilen, sondern zu verlängerten Reisewegen führen, und die überdies aufgrund der falschen, deutlich überhöhten Verkehrsprognosen (vgl. 2. Verkehrsprognosen) deutlich überhöht berechnet sind.

Damit ist evident, dass der angegebene wirtschaftliche Nutzen und damit der vordringliche Bedarf nicht gegeben sind.

Sofern doch ein (geringerer) (Gesamt-)Nutzen für das (Gesamt-)Projekt gegeben wäre, und sofern die Planungen auch ansonsten rechtmäßig wären – was wir nachdrücklich bestreiten –, müsste zumindest genehmigungsrechtlich über eine Klammerung sicher gestellt werden, dass der Bau eines der beiden Teilprojekte B293 Ortsumfahrung Berghausen und Jöhlingen zwingend

unter die Bedingung gestellt wird, dass auch das andere Teilprojekt rechtskräftig planfestgestellt ist und die Finanzierungszusage des Bundes für beide Teilprojekte vorliegt.

Die aktuelle Planung zur B293 Ortsumfahrung Jöhlingen kollidiert aus Gründen der Raumordnung auch mit den Vorgaben des Regionalplanes. Variantenauswahl und Bewertung sind vor diesem Hintergrund grob fehlerhaft.

Die Bedarfsfeststellung im „vordringlichen Bedarf“ ist insgesamt evident unberechtigt und verfehlt. Mangels Planrechtfertigung und aufgrund von Planungsfehlern fehlt es den Planungen insgesamt an der Rechtmäßigkeit.

2. Verkehrsprognosen

Die Verkehrsprognosen sind offensichtlich fehlerhaft. Wenn es auf S. 27/28 des Erläuterungsberichts heißt *„Für die „Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung zur B 293 - Ortsumgehung Berghausen / Jöhlingen“, Ingenieurbüro Koehler & Leutwein, November 2018, wurde am 03.05.2018, vor der Sperrung der L 559 in Weingarten ab Juli 2018, der Verkehr an 5 Knotenpunkten in Walzbachtal-Jöhlingen, Pfingztal-Berghausen bzw. Weingarten gezählt. Die Verkehrszählung hat ergeben, dass die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet um ca. 5 % im Vergleich zu den Belastungen des Jahres 2006 zurückgegangen sind.“*, dann ist die Annahme einer Verkehrszunahme bis zum Jahr 2035 (ursprünglich bis 2025) um ca. 22 % durch nichts gerechtfertigt.

Im Gegenteil: Nicht eine (Wieder-)Zunahme des Kfz-Verkehrs, sondern eine (weitere) Abnahme ist zu erwarten, zusätzliche Gründe dafür über eine Trendfortsetzung hinaus sind insbesondere der voraussichtlich erhöht bleibende Anteil der im Home-Office Arbeitenden, die zunehmende Nutzung von E-Bikes und das zukünftig weiter verbesserte Angebot des ÖPNV (2. Gleis und dadurch höhere Taktfrequenz für die S4).

Auch die auf S. 27 des Erläuterungsberichts wiedergegebene Tabelle 2 bestätigt, dass das Maximum des Verkehrsaufkommens auf dem entscheidenden Streckenabschnitt der B 293 (Berghausen – Jöhlingen) bereits im Jahr 2010 erreicht war:

DTV	B 293, Berghausen - Jöhlingen (Zählstelle 6917 1102)	B 293, Dürrenbüchig - Bretten (Zählstelle 6917 1108)	L 559, Weingarten – Jöhlingen (Zählstelle 6917 1201)
2005	11.298 Kfz/24h (SV 1.166 Fz/24h)	11.921 Kfz/24h (SV 1.015 Fz/24h)	6.802 Kfz/24h (SV 139 Fz/24h)
2010	12.434 Kfz/24h (SV 859 Fz/24h)	10.569 Kfz/24h (SV 952 Fz/24h)	6.091 Kfz/24h (SV 153 Fz/24h)
2015	11.463 Kfz/24h (SV 821 Fz/24h)	13.343 Kfz/24h (SV 1.022 Fz/24h)	6.832 Kfz/24h (SV 102 Fz/24h)
2017	11.896 Kfz/24h (SV 890 Fz/24h)	13.847 Kfz/24h (SV 1.112 Fz/24h)	6.320 Kfz/24h (SV 96 Fz/24h)
2019	12.120 Kfz/24h (SV 896 Fz/24h)	14.107 Kfz/24h (SV 1.120 Fz/24h)	(Sperrung)

Kursiv – Fortschreibung, SV – Schwerverkehr

DTV – Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Mo – So)

Tabelle 2: Bundesweite Straßenverkehrszählung bzw. Verkehrsmonitoring

Die in Tabelle 3 auf S. 28 des Erläuterungsberichts angegebenen Prognose-Zahlen für den Basis-Nullfall sind deshalb als signifikant zu hoch anzusehen.

	B 293 alt Berghausen – Jöhlingen (L 559)	B 293 alt Jöhlingen (L 559) – GVS Wössinger Str.	L 559 (B 293 – K 3506)
Basis Nullfall (Prognose 2025/2035)	16.200 Kfz/24h SV 2.010 Fz/24h	20.300 Kfz/24h SV 2.370 Fz/24h	12.700 Kfz/24h SV 680 Fz/24h

Tabelle 3: Verkehrsprognose 2025/2035 (ohne Ortsumgehung)

Dies gilt sowohl für den prognostizierten Gesamtverkehr, der voraussichtlich eher (weiterhin) um die 12.000 als bei 16.000 Kfz/24h liegen dürfte, als auch noch mehr für den Schwerverkehrsanteil; eine Steigerung des Schwerverkehrs auf mehr als das Doppelte ist bei weiter bestehendem Durchfahrtsverbot wahrlich mehr als unwahrscheinlich!

Zum Teil mag diese Fehlprognose bezüglich des Schwerverkehrs darauf beruhen, dass laut den Angaben auf S. 27 des Erläuterungsberichts das Verbot für LKW-Durchgangsverkehr (das seit 2015 ab 12 to, seit 2020 ab 7,5 to gilt) bei der Verkehrsuntersuchung überhaupt noch nicht berücksichtigt wurde.

Grundsätzlich ist es als erheblicher Mangel der Planung anzusehen, wenn im Jahr 2021 eine Verkehrsprognose für das Jahr 2035 auf Basis einer Verkehrsanalyse aus dem Jahr 2006 vorgelegt wird. Eine komplett neue Verkehrsanalyse wäre zwingend erforderlich!

3. Lärm- und Schadstoffprognosen/-belastungen

Aufgrund der fehlerhaft überhöhten Verkehrsprognosen sind auch die darauf basierenden Lärm- und Schadstoffprognosen – insbesondere für die Situation in der Ortsdurchfahrt Jöhlingen im Basis-Nullfall – als signifikant zu hoch zu bewerten.

Bei den Lärmprognosen kommt neben den zu hoch angesetzten Verkehrszahlen und dem aller Wahrscheinlichkeit nach unzureichend berücksichtigten zunehmenden Anteil an (leiseren) Elektrofahrzeugen als zusätzlicher Fehler hinzu, dass bei den Lärmberechnungen offenbar nicht berücksichtigt wurde, dass auf den Ortsdurchfahrten der B 293 – sowohl in Berghausen als auch in Jöhlingen – bereits seit geraumer Zeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt, sondern dass mit 50 km/h gerechnet wurde; vgl. 17.1 „Schalltechnische Untersuchung“, Tabelle 2 auf S. 12.

Somit werden im Planwerk die innerörtlichen Lärmbelastungen im Prognose-Nullfall (die ohnehin nur wenige Wohnhäuser betreffen) und das Lärmentlastungspotential im Planfall signifikant zu hoch bewertet; eine Neuberechnung/-bewertung ist zwingend erforderlich.

Schon im Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030 ist übrigens nachzulesen, dass die B 293 Ortsumfahrung Jöhlingen keine städtebauliche Bedeutung und keine signifikanten Entlastungswirkungen hat.

Stickstoffdioxid wurde bis 2017 in Jöhlingen/Bahnhofstraße an einer Spotmessstelle gemessen (mit einem Resultat von 42 µg/m³ als Jahresmittelwerte 2016 und 2017 bei einem Grenzwert von 40 µg/m³), 2018 wurden die Messungen eingestellt, weil der Messpunkt als nicht repräsentativ und erhöhte Resultate liefernd erkannt wurde und die Messwerte rückläufig waren.

In Pfinztal-Berghausen an der Karlsruher Straße sind die Stickstoffdioxid-Messresultate seit 2012 rückläufig und liegen seit 2016 unter dem Grenzwert, mit weiter abnehmender Tendenz. Auch an den hoch belasteten Messstellen in Stuttgart (Am Neckartor, Arnulf-Klett-Platz und Hohenheimer Straße) werden spätestens seit 2015 kontinuierlich abnehmende Stickstoffdioxid-Konzentrationen gemessen (s. <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/luft/lange-reihen>). So ist mit Sicherheit davon auszugehen, dass in Jöhlingen an der B 293-Ortsdurchfahrt (wie in Berghausen) heute und in Zukunft – verstärkt durch den zunehmenden Anteil an NO₂-emissionsfreien Elektrofahrzeugen – die Stickstoffdioxidbelastungen deutlich unter dem zulässigen Grenzwert liegen (und auch im Prognose-Nullfall bleiben).

Ähnlich gilt auch für die Feinstaubbelastungen, dass diese in Pfinztal wie auch in Stuttgart seit etlichen Jahren rückläufig sind; in Pfinztal werden die Grenzwerte (sowohl für PM 10 als auch für PM 2,5) seit 2011 zuverlässig unterschritten, mit stetig abnehmender Tendenz (s. <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/luft/lange-reihen>). So ist auch für Jöhlingen, wo uns keine offiziellen Messdaten bekannt sind, wo die Verkehrsbelastung aber kleiner als an der

Messstelle in Pfinztal-Berghausen ist, mit Sicherheit anzunehmen, dass seit Jahren keine unzulässigen Feinstaubbelastungen bestehen und auch in Zukunft nicht bestehen werden.

Fazit: Die bereits seit Jahren sinkenden Lärm- und Schadstoffbelastungen geben keinen Anlass, die Ortsdurchfahrt der B 293 durch Jöhlingen über die bestehenden Trends hinaus zusätzlich durch eine Ortsumfahrung (mit all ihren umweltschädlichen Nachteilen) zu entlasten.

4. Naturschutz / Artenschutz

4.1 Allgemeines

Die Neubautrasse der B 293 in der Ortsrandlage zu Jöhlingen durchschneidet bzw. zerstört vermutlich den unter artenschutzfachlichen Gesichtspunkten wertvollsten, reichstrukturiertesten Teil der Gemarkung Jöhlingen. Der betroffene Bereich umfasst artenreiche Laubmischwälder mit einer Dominanz bei Buchenwäldern, beeinträchtigt massiv die gestuften Waldsäume mit angrenzender, extensiver Grünlandnutzung, zerstört die im Offenland angrenzenden Streuobstwiesen, Obstreihen, Hecken und Raine. Darüber hinaus liegen die Brückenköpfe der geplanten Trasse im Attental in den Grundwasserzuleitungen für das einzige natürliche Feuchtgebiet in der Gemarkung Jöhlingen.

4.2 Fledermäuse

Unmittelbar im Bereich der geplanten Straßentrasse wurden mit dem Grauen Langohr eine vom Aussterben bedrohte (in Baden-Württemberg und deutschlandweit), mit Fransen- und Breitflügelfledermaus, dem Mausohr und dem Kleinabendsegler vier stark gefährdete (Rote Liste BW) und mit Bart- und Zwergfledermaus und dem Braunen Langohr drei gefährdete Fledermausarten nachgewiesen.

Nach der Tabelle 13 auf S. 60 in 19.6.4 „Fachbeitrag Fauna“ sind das *„Vorkommen einer landesweit vom Aussterben bedrohten Art oder Vorkommen von mindestens zwei stark gefährdeten Arten“* Kriterien für Wertstufe 8 (*überregional bis landesweit bedeutsam*). Warum dann auf S. 64 des Fachbeitrags Fauna das Attental als Lebensraum für Fledermäuse nur mit Wertstufe 7 (*regional bedeutsam*) bewertet wird, erschließt sich uns nicht.

Für alle Fledermausarten gilt nach § 44 BNatSchG, dass *„das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht“* werden darf.

Durch die neue Straßentrasse entsteht jedoch betriebsbedingt ein deutlich erhöhtes Tötungsrisiko für alle genannten Fledermausarten, insbesondere – aber nicht nur – für die besonders stark kollisionsgefährdeten Arten Fransenfledermaus, Mausohr, Zwergfledermaus, Braunes und Graues Langohr. Zum – vom Aussterben bedrohten – Grauen Langohr heißt es in 19.4.2 Artenschutzbeitrag Feststellungsentwurf, S. 35: *„Nach BERNOTAT & DIERSCHKE (2016) besteht für das Graue Langohr ein sehr hohes Kollisionsrisiko an Straßen. Die Mortalitätsgefährdung durch Kollisionen an Straßen wird als sehr hoch bewertet.“*

Die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen zur Minderung des Tötungsrisikos müssen als unzureichend bewertet werden:

Zur Maßnahme 3.3 V „Überführung der B 293 neu über das LSG `Attental`“: In der Maßnahmenbeschreibung heißt es: *„Durch das Brückenbauwerk werden die Feuchtgebietsstrukturen überspannt und die Flugstraße im Attental funktional nicht unterbrochen, so dass ein erhöhtes Kollisionsrisiko für Fledermäuse weitgehend ausgeschlossen werden kann.“* „Weitgehend ausgeschlossen“ ist zumindest dann, wenn es wie hier um vom Aussterben bedrohte und um stark gefährdete Arten geht, unzureichend. Es ist sicher damit zu rechnen, dass auch rechts und links der Brü-

cke im weiteren Trassenverlauf durch die Feldflur Fledermäuse die Trasse überfliegen und damit einem signifikant erhöhten Kollisions- und damit Tötungsrisiko ausgesetzt würden.

Zur Maßnahme 5.3 A / V_{CEF} „Bepflanzung der Straßenböschungen“: Hier ist eine dichte Gehölzpflanzung, Höhe $\geq 4\text{m}$, als Leit- und Sperrstruktur für Fledermäuse vorgesehen. Hinreichend dicht bis zur vorgesehenen (und erforderlichen) Höhe würde eine solche Gehölzpflanzung aber erst nach mehreren Jahren; bis dahin bliebe ein erhebliches Tötungsrisiko für querende Fledermäuse erhalten.

Zur Maßnahme 7.3 A / V_{CEF} „Baumpflanzung im Umfeld der Bahnüberführung“: In der Beschreibung dazu heißt es: *„Pflanzung von großkronigen Bäumen entlang der Bahnstrecke im Bereich der Überführung der DB über die B 293 neu zur Verringerung des Kollisionsrisikos für Fledermäuse.“* Wirklich großkronig werden frisch gepflanzte Bäume aber erst nach ca. 20 – 30 Jahren, bis dahin bliebe die Maßnahme weitgehend wirkungslos und das Kollisions- und damit Tötungsrisiko erhalten.

Fazit: Trotz der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen, die unzureichend bzw. viel zu spät wirken würden, bleibt ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko, das insbesondere für die vom Aussterben bedrohten bzw. stark gefährdeten Arten inakzeptabel ist.

4.3 Amphibien

Zur Artengruppe der Amphibien findet sich im Planwerk – sofern wir nichts übersehen haben – lediglich in 19.4.2 „Artenschutzbeitrag zum Feststellungsentwurf“ der Satz: *„Für die in Tabelle 2 aufgeführten Amphibienarten bestehen im Planungsraum weder geeignete Laichgewässer noch erkennbar relevante Landlebensräume.“* (Tabelle 2 listet die europarechtlich streng geschützten Arten auf.) Dies ist unzureichend.

Nach Zeugnis von

[REDACTED]

wur-

den in den letzten Jahren im Bereich Attental zumindest Erdkröten und Feuersalamander gesichtet. Wo in der Region Erdkröten vorkommen, gibt es in aller Regel auch Vorkommen des (streng geschützten) Springfroschs. So sind auf Pfintzaler Gemarkung, auch beidseits der B 293 zwischen Berghausen und Jöhlingen, nennenswerte Springfroschvorkommen bekannt. Eine Nacherhebung der Amphibienvorkommen ist zwingend durchzuführen – sowohl im Attental als auch im Bereich des Walzbachs. Dabei sind nicht nur Vorkommen des Springfroschs relevant, sondern auch des Feuersalamanders (gefährdet laut Roter Liste Baden-Württemberg) und der Erdkröte (in der Vorwarnliste), die zumindest in der Abwägung und in der Umweltverträglichkeitsprüfung mit zu berücksichtigen sind.

4.4 Reptilien

In der Unterlage 19.4.1 „Artenschutzbeitrag zum Variantenvergleich“ von 2009 findet sich noch die Aussage: *„Im Rahmen der dargestellten Bestandserhebungen wurde gezielt auf mögliche Vorkommen der Zauneidechse, die im Anhang IV der FFH-Richtlinie steht und nach BNatSchG streng geschützt ist, geachtet. In der Feldflur von Jöhlingen sowie entlang der Waldränder wurden aber keine Vorkommen der Art entdeckt.“* In den Jahren 2015 und 2019 wurden dort dann an sieben verschiedenen Stellen Zauneidechsen gefunden, s. 19.4.2 „Artenschutzbeitrag zum Feststellungsentwurf“, S. 39.

Es ist wegen der offensichtlichen Schwierigkeit, Zauneidechsenvorkommen zu entdecken, davon auszugehen, dass auch bei den Begehungen in den Jahren 2015 und 2019 Eidechsenvorkom-

men übersehen wurden. So haben auch mehrere Anwohner an verschiedenen anderen Stellen im Attental, näher zur Bebauung, Zauneidechsen beobachten können.

Deshalb ist im gesamten Trassenverlauf vom Waldrand bis zur Bahnlinie ein mehr oder weniger flächenhaftes Vorkommen der Zauneidechse anzunehmen. Somit sind die vorgesehenen Maßnahmen 1.2 V_{CEF}, 3.2 V_{CEF} und 6.2 V_{CEF} „Schutz der Zauneidechsenpopulation gegenüber dem Baubetrieb“ unzureichend, sie müssten auf den gesamten Trassenverlauf (von 1.2 V_{CEF} bis 6.2 V_{CEF}) ausgeweitet werden.

Auch bei der Maßnahme 4.7 A_{CEF} „Anlage von Saumstrukturen als Lebensraum für die Zauneidechse“ als Ausgleich für den Verlust an Lebensraum/Fortpflanzungsstätten in der Feldflur müsste deutlich nachgebessert und die Maßnahme erheblich ausgeweitet werden; die vorgesehene Flächengröße ist völlig unzureichend als vorgezogene Ersatzmaßnahme für die „Fortpflanzungs- und Ruhestätten“, die anlagen- und baubedingt zerstört werden.

Keine Nachbesserungsmöglichkeiten sehen wir jedoch gegen das betriebsbedingt auf der neuen Trasse, sowohl westlich als auch östlich der geplanten Brücke im Attental, signifikant erhöhte Tötungsrisiko für Zauneidechsen, die sicher hier wie dort zukünftig versuchen werden, die Straße zu queren. Dies wurde offensichtlich gar nicht bedacht.

4.5 Vögel:

Widersprechen müssen wir der Aussage in 19.6.4 „Fachbeitrag Fauna“, S. 62: *„Die Bewertung der Waldflächen (Lehrwald und Hochberg) als regional bedeutsame Lebensräume hat sich nach aktueller Datenlage allerdings nicht bestätigt. Insbesondere die dort nachgewiesenen im Bestand stark gefährdeten und gefährdeten Arten Grauspecht, Waldlaubsänger und Kuckuck konnten 2019 nicht bestätigt werden. Nach aktueller Datenlage werden beide Waldflächen nunmehr als lokal bedeutsame Lebensräume eingestuft (Wertstufe 6 nach KAULE 1991). Der Rückgang bei den stark gefährdeten Arten hat sich bereits im Rahmen der Plausibilitätsprüfungen 2011 und 2015 abgezeichnet (insbesondere fehlende Nachweise beim stark gefährdeten Waldlaubsänger) und schlägt sich mit der Abstufung um eine Wertstufe auch in der aktuellen Bewertung nieder.“*

Nach Beobachtungen durch [REDACTED] waren sehr wohl in den letzten Jahren noch Vorkommen des Waldlaubsängers und des Kuckucks in den Waldflächen nachzuweisen, und [REDACTED] fand am 24.09.2021 hinter ihrem Haus (Ortsrand Jöhlingen in Richtung Plan-/Untersuchungsgebiet) einen toten Grauspecht.

Widersprechen müssen wir auch der Aussage in 19.4.2 „Artenschutzbeitrag zum Feststellungsentwurf“, dass das Tötungsverbot nach § 44 BNatSchG für Vögel bei dem Vorhaben vermieden werden könne; es entsteht durchaus ein betriebsbedingtes zusätzliches Kollisionsrisiko insbesondere für Greifvögel wie Mäusebussard und Turmfalke.

Und wenn rechnerisch nach Tabelle 8 in 19.4.2 „Artenschutzbeitrag zum Feststellungsentwurf“ 7,1 Reviere „bewertungsrelevanter Brutvogelarten“ störungsbedingt verloren gehen, wobei damit nur „landes- und bundesweit im Bestand gefährdete und rückläufige Vogelarten der Vorwarnliste und Arten der Vogelschutzrichtlinie“ gemeint sind, wobei aber vom Gutachter „übersehen“ wird, dass alle europäischen Vogelarten „Arten der Vogelschutzrichtlinie“ sind, so dass von einer noch deutlich größeren Verlustzahl an Brutrevieren weiterer Vogelarten (deren Anzahl leider im Planwerk nicht angegeben ist) auszugehen ist, dann halten wir das sehr wohl für eine unzulässige erhebliche Störung für die betroffenen, alle europarechtlich streng geschützten Vogelarten.

Und wenn insgesamt 15,96 ha Fläche versiegelt bzw. als Straßennebenflächen dauerhaft beansprucht werden (s. 19.1 „LBP Erläuterungsbericht“, S. 157) und so als Flächen für Nistmöglichkeiten verloren gehen, halten wir das sehr wohl für eine unzulässige Zerstörung von Fortpflanzungsstätten.

Dabei spielt es auch – weder für die Störungen noch für den Flächenverlust – keine Rolle, dass mehrheitlich (noch) weit verbreitete und häufige Arten betroffen sind, denn (nicht nur) für fast alle Vogelarten ist ohnehin ein allgemeiner Arten- und Individuenrückgang zu beobachten, so dass ein weiterer Flächen-/Revierverslust ganz sicher zu einer (weiteren) Verschlechterung des Erhaltungszustands der betroffenen lokalen Populationen führen würde.

In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass neben der intensiven Landwirtschaft die Bebauung und Zerschneidung der freien Landschaft durch neue Siedlungs- und Verkehrsflächen ohnehin eine der Hauptursachen für den allgegenwärtigen Biodiversitätsschwund ist, den zu stoppen das Land Baden-Württemberg und die Bundesrepublik Deutschland sich zum Ziel gesetzt haben.

Die Realisierung des Vorhabens stünde diesem Ziel diametral entgegen.

5. FFH-Beeinträchtigung

Das Vorhaben würde eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes DE 6918-311 „Mittlerer Kraichgau“ mit sich bringen und ist deshalb unzulässig, es sei denn, es wäre *„aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig“ und „zumutbare Alternativen, um den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind“*.

Die erforderlichen Nachweise zur Überwindung der Unzulässigkeit des Vorhabens wurden entgegen den Aussagen im Erläuterungsbericht (S.175) nachweislich nicht erbracht. Somit stehen einer Ausnahmegenehmigung für den unzulässigen Eingriff in das FFH-Gebiet „Mittlerer Kraichgau“ nach § 34 BNatSchG objektive Gründe entgegen. Insbesondere mögliche Alternativen wurden nicht einmal ansatzweise geprüft und die Lösung ausschließlich in der Ortsumgehung gesucht.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses sind heutzutage zuallererst Gründe des Klimaschutzes, denen das Vorhaben jedoch konträr zuwiderläuft. Es würde erhebliche zusätzliche CO₂-Emissionen verursachen, nicht nur durch den induzierten zusätzlichen Kfz-Verkehr, der auf Jahre hin noch zum großen Teil nicht von regenerativen Energien angetrieben werden wird, sondern auch durch die sogenannte „graue Energie“, die zur Herstellung der Baustoffe und zum Bau der neuen Straße benötigt wird. Eine Abschätzung dazu fehlt in den Unterlagen.

Weitere öffentliche Interessen, die für das Vorhaben sprechen, sind lediglich eine gewisse Verkehrs-/Lärmentlastung im Ortsinnern von Jöhlingen und eine Erleichterung des regionalen Durchgangs-, jedoch nicht des hier unbedeutenden Fernverkehrs. Die Lärmentlastung betreffe jedoch nur sehr wenige Wohnhäuser entlang der B 293 in Jöhlingen, sie fiel auch aufgrund der fehlerhaften Verkehrs- und Lärmprognosen (vgl. 2. Verkehrsprognosen und 3. Lärm- und Schadstoffprognosen/-belastungen) deutlich geringer aus als im Planwerk behauptet. Andererseits würden andere Anwohner, beim Attental und im Kapellenhof, neuen Lärmbelastungen durch die neue Straße ausgesetzt; auch wenn diese unterhalb der zulässigen Grenzwerte liegen, ist doch

eine solche neue Belastung in die Abwägung als ähnlich gewichtig einzustellen wie die nur mäßige Entlastung an der alten, für Ziel- und Quellverkehr bleibenden Straße. Von (gegenüber dem Natur- und Klimaschutz) überwiegendem öffentlichen Interesse kann hier sicher keine Rede sein. Gleiches gilt für die Erleichterung des Durchgangsverkehrs, die zudem dem öffentlichen Interesse einer Minderung des individuellen Kraftfahrzeugverkehrs zugunsten einer vermehrten Nutzung des ÖPNV zuwiderläuft.

6. Landschaftsschutzgebiet / flächenhaftes Naturdenkmal

Das Vorhaben verstößt eindeutig gegen die Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet und das flächenhafte Naturdenkmal „Attental“. Sowohl im LSG als auch im flächenhaften Naturdenkmal sind die Errichtung baulicher Anlagen (Brücke) und das Anlagen von Straßen verboten. Im LSG (aber nicht im Naturdenkmal!) könnte dafür zwar nach § 5 der Verordnung eine Erlaubnis erteilt werden, allerdings nur, wenn durch das Errichten der baulichen Anlage und die Anlage der Straße nicht (s. § 4 Abs. 3 der Verordnung)

1. der Naturhaushalt geschädigt,
2. die Nutzungsfähigkeit der Naturgüter nachhaltig gestört,
3. eine geschützte Flächennutzung auf Dauer geändert,
4. das Landschaftsbild nachteilig verändert oder die natürliche Eigenart der Landschaft auf andere Weise beeinträchtigt oder
5. der Naturgenuss oder der besondere Erholungswert der Landschaft beeinträchtigt wird.

Alle diese fünf Sachverhalte würden jedoch durch den Bau des große Brückenbauwerks und der Straßentrasse bewirkt. Eine Erlaubnis kommt deshalb unseres Erachtens nicht in Frage; für das flächenhafte Naturdenkmal ist sie laut Verordnung ohnehin überhaupt nicht vorgesehen.

So könnte allenfalls eine Befreiung nach § 67 BNatSchG erteilt werden, aber nur, wenn dies *„aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist“*. Solche Gründe sind aber, wie schon unter 6. FFH-Beeinträchtigung ausgeführt, nicht gegeben.

7. Eingriffs-Ausgleichsbilanz

7.1 Kompensation Schutzgut Tiere, Pflanzen, Biotope

Das Vorhaben stellt einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 BNatSchG / § 14 NatSchG BW dar. Die dadurch verursachten Beeinträchtigungen sind, soweit nicht vermeidbar, auszugleichen oder zu ersetzen (= zu kompensieren).

Im Planwerk fehlt es leider an einer sauberen, quantifizierenden Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation, z.B. nach den Vorgaben der Ökokonto-Verordnung. Stattdessen werden lediglich Größenangaben zu den Eingriffs- und Kompensationsflächen gemacht, die jedoch ein deutliches Kompensations-Defizit erkennen lassen:

Einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme von 15,96 ha (19.1 „LBP Erläuterungsbericht“, S. 157) steht zunächst eine Summe der Maßnahmenflächen von 20,34 ha (19.1 LBP Erläuterungsbericht, S. 156) gegenüber, somit erfolgt scheinbar sogar eine Überkompensation. Von den Maßnahmenflächen abzuziehen sind jedoch 7,58 ha für die Maßnahme 2.6 A_{FFH} „Erweiterung des FFH-Gebiets Mittlerer Kraichgau um das Prinzholzle zur Kohärenzsicherung“, da die bloße Ausweisung der Fläche als FFH-Gebiet keine Biotop-Aufwertungsmaßnahme darstellt, sowie 2,43 ha

für die Maßnahme 4.6 A_{CEF} „Anbringen von Vogel-Nisthilfen und Fledermauskästen“, da das Anbringen von Nistkästen auch keine (flächige) Biotop-Aufwertung und keine Kompensation für flächenhafte Eingriffe ist.

So verbleibt nur noch eine echte Kompensations-Maßnahmenfläche von $(20,34 - 7,58 - 2,43 =) 10,33$ ha, d.h. ein Kompensationsdefizit, als Flächengröße berechnet, von 5,63 ha.

Fazit: Für den Eingriff in Biotopstrukturen ist bei Weitem keine adäquate Kompensation vorgesehen, der Eingriff ist deshalb unzulässig.

Dabei ist noch gar nicht berücksichtigt, dass ein großer Teil der für Ersatzmaßnahmen vorgesehenen Flächen sich in Privatbesitz befindet. Die Bereitschaft etlicher Grundstückseigentümer, ihre Grundstücke herzugeben, dürfte gering sein.

Erheblich ist auch die zu erwartende Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Dies mag zwar entlang eines großen Teils der Trasse noch durch angemessene Bepflanzung (mittel- bis langfristig) weitgehend minimierbar sein, der störende optische Eindruck durch die geplante Brücke im Attental jedoch und die großflächige technische Überprägung der Landschaft nahe des Walzbachs durch ein Übermaß an neuen Straßenabschnitten wird in keinsten Weise auch nur annähernd kompensiert.

7.2 Kompensation Schutzgut Boden

Im Unterschied zur Kompensation für den Eingriff in Natur und Landschaft – Schutzgut Tiere, Pflanzen, Biotop – enthält das Planwerk (in 19.1 LBP Erläuterungsbericht, Anhang Teil A) für den Eingriff in das Schutzgut Boden eine quantitative Bilanz in Ökopunkten gemäß Empfehlungen der LUBW und Ökokontoverordnung.

Demnach verbleibt, nach Anrechnung auch der (Biotop-Aufwertungs-)Maßnahmen

- 2.1 A Umwandlung von Acker in Grünland
- 2.2 A Umwandlung einer Ruderalfläche in Laubmischwald
- 2.3 A Aufforstung des Waldsportplatzes
- 4.1 A Anlage und Entwicklung eines Ufersaums
- 4.4 A Umwandlung einer Ackerfläche zu Obstwiese
- 9.1 A Optimierung des Uferbewuchses
- 9.2 A Auwaldentwicklung
- 9.3 A Schaffung von Retentionsraum
- 10 A Rekultivierung der B293 alt

ein Defizit von -489.823 ÖP. Dazu wird dann ausgeführt:

„Fazit: Beim Schutzgut ‚Boden‘ ergeben sich durch die Versiegelung, den Baubetrieb und die Anlage von Verkehrsgrünflächen erhebliche Beeinträchtigungen, die nur in begrenztem Maße in gleichartiger Weise (= Ausgleich) zu kompensieren sind. Nach den naturschutzrechtlichen Vorgaben ist deshalb vorgesehen, das verbleibende Defizit in gleichwertiger Weise (= Ersatz) abzudecken. Dazu werden Maßnahmen in Ansatz gebracht, die zwar vorrangig der Kompensation von Beeinträchtigungen anderer Schutzgüter des Naturhaushaltes (insbesondere der Schutzgüter ‚Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt‘ sowie ‚Oberflächengewässer/Oberflächenwasser‘) dienen, sich gleichzeitig aber auch schutzgut-übergreifend – zumindest mittelbar – positiv auf Funktionen des Bodens auswirken (z.B. durch die Minderung der Bewirtschaftungsintensität, die Regeneration der Auendynamik) und allgemein zur Stabilisierung des Naturhaushaltes beitragen.“

Welche weiteren (Ersatz-)Maßnahmen dazu wie in Ansatz gebracht werden sollen, wird an keiner Stelle im Planwerk ausgeführt. Tatsächlich findet sich (vgl. 9.3 Maßnahmenblätter) außer den bereits aufgelisteten Maßnahmen im Planwerk keine einzige weitere Maßnahme, die (auch) eine Verbesserung des Bodens/der Bodenfunktionen bewirken würde.

Somit verbleibt auch für das Schutzgut Boden ein erhebliches Kompensationsdefizit.

8. Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben hätte erhebliche negative Auswirkungen auf die Schutzgüter

- Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt durch massive Eingriffe in ein FFH-Gebiet, ein Flächenhaftes Naturdenkmal, ein Landschaftsschutzgebiet und eine Vielzahl geschützter Biotop, durch die Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von zum Teil streng geschützten Tierarten, durch ein betriebsbedingt erhöhtes Tötungsrisiko insbesondere für Fledermäuse und Reptilien, teilweise auch für Vögel und möglicherweise für Amphibien (Erhebungen hierzu fehlen),
- Boden durch die Neuversiegelung großer Flächen,
- Wasser durch den erheblichen Eingriff in die Walzbachaue, durch die Beeinträchtigung der Grundwasserneubildung, durch die Missachtung der Bewirtschaftungsziele (Verbesserungsgebot, Verschlechterungsverbot),
- Klima/Luft durch die steigenden CO₂-Emissionen und die Beeinträchtigung von Frischluftproduktion und -austausch,
- Landschaft und Landschaftsbild durch massive technische Überprägung des Attentals und der Walzbachaue.

Einzig für das Schutzgut Mensch ergäben sich auch positive Auswirkungen durch die (im Planwerk aber massiv überschätzten, siehe 3. Lärm- und Schadstoffprognosen/-belastungen) Verminderungen von Lärm- und Schadstoffbelastungen entlang der B 293 in Jöhlingen, denen allerdings auch negative Auswirkungen durch die Beeinträchtigung des Erholungsgebiets „Attental“ und durch die Lärm-Neubelastung anderer Wohngebiete gegenüberstehen.

Fazit: In Summe überwiegen ganz erheblich die negativen Umweltauswirkungen; das Vorhaben ist nicht umweltverträglich.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Verbände

Dr. Klaus-Helmar Rahn
Sprecher LNV-Arbeitskreis Karlsruhe