

## **Planfeststellungsverfahren für den Neubau der B10 Ortsumfahrung Enzweihingen**

Az 24-3912-2/201-17

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens entsprechend der E-Mail des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 12.6.2017 nehmen der Landesnaturschutzverband, der BUND-Landesverband und der NABU-Landesverband wie folgt Stellung. Diese Stellungnahme wird auch vom Landesfischereiverband sowie von der Schutzgemeinschaft Mittleres Enztal e.V. unterstützt.

Zusammenfassung:

Die vorgelegte Planung wird einhellig abgelehnt. Die Umfahrungs-Trasse (Variante 10) ist mit zu großen Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Dies gilt nicht nur für den Bereich der Enzaue, sondern auch für den Bereich der überdimensional gestalteten planfreien Knotenpunkte im Osten und Westen.

Die genannten Verbände sind der Meinung, dass Bund und Land die Mehrkosten für die Kurztunnelvariante L = 395 m (Variante 11) zur Schonung der Enzaue aufbringen sollten und aus Rechtsgründen müssen.

Eine Umfahrungsvariante durch die Enzaue wurde seinerzeit vom Vaihinger Gemeinderat abgelehnt, genauso vom Landkreis, vom Regionalverband Stuttgart, vom Regierungspräsidium Stuttgart und vom Bundesverkehrsministerium. Diese Tatsache läßt sich entsprechend belegen, vgl. Anlagen 1 ... 4.

Mitteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Straßenentwicklung vom 15.12.2005:

„Der Tunnel kann kommen, Bund und Land haben sich die Entscheidung für die Trassenführung nicht leicht gemacht, doch nach Abwägung aller Belange hat der Bund den vorgelegten Planungen des Landes mit Randbedingungen heute grundsätzlich zugestimmt. Damit sind die Grundlagen für das Verfahren zur Erlangung des Baurechts gelegt. Das Land kann nun die entsprechenden Unterlagen zur Durchführung des Rechtsverfahrens erstellen“.

Trotzdem hat das RP Stuttgart diese Planung nicht weiter verfolgt.

Eine Realisierung der Variante 10 durch die Enzaue verursacht schwerwiegende Eingriffe in ein FFH-Gebiet, in 4 Naturdenkmale, 2 Landschaftsschutzgebiete und 19 gesetzlich geschützte Biotope. Die Eingriffe sind mit einem enormen Flächenverbrauch verbunden und erfordern umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen. Die Planung führt zum Verlust landschaftsprägender und

landschaftsgliedernder Strukturen und zu einer Zerschneidung von Lebensräumen insbesondere von Vögeln, Fledermäusen und Insektenarten. Es ist unverantwortlich, die Bewohner von Enzweihingen durch einen Straßendamm mit zusätzlicher Lärmschutzwand von der Enzaue und den gegenüberliegenden Weinbergen (Kornberg, Schelmenhalde) sowie dem Tiefen Tal abzuschotten.

Im gültigen Regionalplan ist das Gebiet außerdem als Grünstreifen ausgewiesen, die nicht bebaut werden sollte. Grünstreifen sollen das Zusammenwachsen von Siedlungen verhindern und siedlungsnaher Ausgleichs- und Erholungsfunktionen ermöglichen.

Die am 16.7.2013 in der Enzweihinger Turnhalle durchgeführte frühzeitige Bürgerbeteiligung wurde ihrer Aufgabe nicht gerecht, da die Umfahrungsvariante und die beiden Kurztunnel-Varianten jeweils mit plangleichen Knoten vorgestellt wurden.

Zudem waren bei der Bürgerbefragung am 22.9.2013, bei der sich eine Mehrheit für die Umfahrung aussprach, nur die Bürger von Enzweihingen beteiligt, obwohl der westliche Teil der Umfahrungsstraße auf dem Stadtgebiet von Vaihingen liegt. Die Bürgerbefragung wird in den Planunterlagen explizit benannt und als wichtige Grundlage für die Umgehungsvariante benannt/herangezogen, S. 8 des Erläuterungsberichtes:

„In einem breit angelegten Bürgerdialog wurden die Ergebnisse vorgestellt und die Vor- und Nachteile diskutiert. Nachdem sich Ende Juli 2013 der Gemeinderat für die nördliche Umfahrungsvariante ausgesprochen hatte, erfolgte im Anschluss daran am 22.9.2013 eine Bürgerbefragung durch die Stadt Vaihingen an der Enz zu den Varianten. Im Ergebnis stimmten über 70% für die bisherige nördliche Umgehung.“

Tatsächlich wurden in einem für das Land Baden-Württemberg bisher einmaligen Verfahren die Mehrzahl der Bürgerinnen und Bürger der betroffenen Gemeinde (Vaihingen) von der Befragung ausgeschlossen. Nach Angaben aus dem Büro der Staatsrätin für Zivilgesellschaft und Bürgerbeteiligung gab es bisher in der Geschichte des Landes noch keinen bekannt gewordenen Fall, in dem nur die Bürger eines Teilortes über ein derart wichtiges Projekt befragt wurden.

Dies, wiewohl ein Teil des Vorhabens (westlicher Anschluss im Bereich der Aral-Tankstelle) sich gar nicht auf Enzweihinger Gemarkung befindet, sondern auf der Gemarkung der (Kern-)Stadt Vaihingen. Gefordert wird daher eine Befragung aller Vaihinger Bürgerinnen und Bürger zu einem Vorhaben, für das – unabhängig von der Art und Weise – Steuergelder in erheblicher zweistelliger Millionenhöhe auf Vaihinger Gemarkung verbaut werden sollen: Es soll keinesfalls die Meinung der Mehrheit der Vaihingerinnen und Vaihinger bei einem derartigen weit über Vaihingen hinaus bedeutsamen Vorhaben ausgeschlossen werden, bei dem zugleich wichtige Fragen des Naturschutzes, der Landwirtschaft, der Erholung, des Stadt- und Landschaftsbilds, des Hochwasserschutzes, des Lärmschutzes, der Verkehrs-Infrastruktur... abzuwägen und zu

entscheiden sind. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der durch die Planungsunterlagen bekannt gewordenen erheblichen habitat- und artenschutzrechtlichen Beeinträchtigungen durch die Umfahrungsvariante.

## **I. Anmerkungen zum Erläuterungsbericht**

### **1. Tunnelvarianten 11 und 12 sind zumutbare Alternativen**

#### **1.1 Alternativenprüfung nach dem Habitat- und Artenschutz**

Das Habitat- und das Artenschutzrecht unterscheidet gleichermaßen zwischen einem grundsätzlichen Verbot der erheblichen Beeinträchtigung der Erhaltungsziele von Natura-2000-Gebieten bzw. des Verstoßes gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände und der Möglichkeit der Gewährung einer Ausnahme. Jedes Vorhaben, das die Erhaltungsziele eines Natura-2000-Gebietes erheblich beeinträchtigt oder gegen artenschutzrechtliche Verbote verstößt, bedarf deshalb – wenn es realisiert werden soll – der Zulassung einer Ausnahme. Neben weiteren Ausnahmevoraussetzungen verlangen § 34 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG (Habitatschutzrecht) und § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG (Artenschutzrecht) jeweils, dass ein Projekt nur zugelassen oder durchgeführt werden darf, soweit zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) ist seit langem geklärt, dass diese spezifisch habitat- oder artenschutzrechtliche Alternativenprüfung gesteigerte Anforderungen an ein Vorhaben stellt, die über die Anforderungen der normalen fachplanerischen Alternativenprüfung deutlich hinausgehen.

BVerwG, Urteil vom 17.5.2002, 4 A 28/01, Rn. 28 juris; ebenso BVerwG, Beschluss vom 3. Juni 2010, 4 B 54/09, Rn. 9 juris

Vor diesem Hintergrund wäre es unzulässig, jede Alternative schon deshalb aus der rechtlichen Prüfung auszuschneiden, weil sie die vom Vorhabenträger verfolgten Planungsziele nicht in jeglicher Hinsicht im gleichen Maße erfüllt. Vielmehr hat ein Vorhabenträger auch Abstriche am Grad der Zielerreichung hinzunehmen. Dies gilt auch für standortgebundene Vorhaben, die an einer anderen Stelle naturgemäß nur in anderer Weise und möglicherweise sogar durch einen anderen Vorhabenträger realisiert werden können.

Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 3. Januar 2017, 2 M 118/16, Rn. 25 juris

Letztlich ist zu fragen, ob gerade dasjenige Ausmaß der Zielerreichung, mit dem die Vorzugsvariante (des Vorhabenträgers) gegenüber der Alternative hervortritt, von einem solchen Gewicht ist, dass es als überwiegendes zwingendes öffentliches Interesse geeignet ist, die Belange des europäischen Habitat- oder Artenschutzes zurückzudrängen. Abzuwägen sind somit die relativen Vorteile der Vorzugsvariante bei der Erreichung der Planungsziele mit deren relativen Nachteilen im Hinblick auf die Betroffenheit geschützter Habitate und Arten.

BVerwG, Beschluss vom 3. Juni 2010, 4 B 54/09, Rn. 9 juris

Diese rechtlichen Anforderungen, die ursprünglich zum Habitatschutzrecht entwickelt wurden, gelten für das Artenschutzrecht gleichermaßen.

Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 3. Januar 2017, 2 M 118/16, Rn. 25 juris

Auf der Grundlage dieser Anforderungen hat es die Rechtsprechung im Einzelfall etwa für unbeachtlich gehalten, dass eine Alternative geringere Verkehrsbelastungen im nachgeordneten Netz zur Folge hätte

BVerwG, Urteil vom 17.5.2002, 4 A 28/01, Rn. 25 juris (für einen Entlastungsgrad von ca. 60 % statt ca. 90 %); vgl. auch BVerwG, Urteil vom 6. November 2013 – 9 A 14/12 –, BVerwGE 148, 373-399, Rn. 79

oder mit Mehrkosten verbunden wäre.

BVerwG, Urteil vom 17.5.2002, 4 A 28/01, Rn. 41 juris; OVG Lüneburg, Urteil vom 14. August 2015, 7 KS 121/12, Rn. 101, juris

## **1.2 Notwendigkeit der Ausnahmeprüfung und naturschutzinterner Alternativenvergleich**

Die dargestellten rechtlichen Anforderungen an die Alternativenprüfung kommen vorliegend zur Anwendung. Auf der Grundlage der bisher verfügbaren naturschutzfachlichen Untersuchungen wäre die Variante 10 (Umfahrungsvariante/Enzaue-Variante  $A_{mod}$ ) mit erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura-2000-Gebiets sowie mit zahlreichen Verstößen gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände verbunden (dazu 1.2.1) während für die Tunnelvarianten 11 (Tunnellänge 395 m) und 12 (Tunnellänge 545 m) keine habitatschutzrechtliche oder artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung erforderlich würde (dazu 1.2.2).

### 1.2.1 Ergebnisse für die Umfahrungsvariante 10

Die Untersuchungen kommen durchgehend zu dem Ergebnis, dass es bei der Umfahrungsvariante 10 zu erheblichen Eingriffen in geschützte Habitate und Arten kommen würde.

Die geplante Trasse quert FFH-Gebietsflächen des betroffenen Natura 2000-Gebiets 7119-341 „Strohgäu und Unteres Enztal“. Im betroffenen Bereich des FFH-Gebiets sind folgende Lebensraumtypen und Arten der FFH-Richtlinie sowie ihrer Erhaltungsziele zu betrachten: Der Lebensraumtyp der natürlichen nährstoffreichen Seen (LRT 3150), der Fließgewässer mit flutender Wasservegetation (LRT 3260), der mageren Flachland-Mähwiesen (LRT 6510) sowie der prioritäre Lebensraum der Auenwälder mit Erle, Esche und Weide (LRT 91E0\*). Zudem sind die Arten Großes Mausohr, Bitterling, Groppe, Strömer, Grüne Flussjungfer und Eremit sowie die jeeiligen charakteristischen Arten der genannten LRT zu berücksichtigen. Zwar kommt die Natura-2000-Verträglichkeitsprüfung auf Seite 106 zu dem Ergebnis, dass für die untersuchten Lebensraumtypen und Arten vorhabenbedingt überwiegend geringe bis noch tolerierbare und damit nicht erhebliche Beeinträchtigungen durch Flächeninanspruchnahmen, Veränderungen von Habitatstrukturen und Standortfaktoren sowie durch Immissionen zu prognostizieren seien. Zugleich wird jedoch festgestellt:

„Hohe Beeinträchtigungen ergeben sich vor allem durch das geplante Brückenbauwerk über die Enz, was zu einer Zerschneidung von Teillebensräumen führt sowie durch die bauzeitige Flächeninanspruchnahme. Durch Schadensbegrenzungsmaßnahmen können die Beeinträchtigungen jedoch auf ein unerhebliches Maß reduziert werden.“

Der von der Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung verwendete Beurteilungsmaßstab ist fachlich und rechtlich zurückzuweisen. Eine „noch tolerierbare“ Beeinträchtigung, die aber nicht erheblich sein soll, gibt es im Habitatschutzrecht nicht. Nach der Rechtsprechung des EuGH und des BVerwG ist jede Beeinträchtigung von Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets erheblich.

„Eine qualifizierende Intensität der Beeinträchtigung der Erhaltungsziele ist mithin nicht erforderlich.“

BVerwG, Urteil vom 14. Juli 2011, 9 A 12/10, BVerwGE 140, 149-178, Rn. 84 Juris; EuGH, Urteil vom 7. September 2004 - Rs. C-127/02 - Slg. 2004 S. I-7405 Rn. 48

Dass es durch die Umfahrungsvariante zu einem erheblichen Eingriff in die Lebensräume und Arten des FFH-Gebietes kommt, wird auch in der allgemein verständlichen nichttechnischen Zusammenfassung (AVZ) gem. § 6 UVGP an mehreren Stellen, unter anderem auf Seite 26, deutlich:

„Die Ausgleichsmaßnahmen für die verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen konzentrieren sich auf ausgedehnte und umfassende Maßnahmen zur Revitalisierung der Enz und der Förderung atypischer Lebensräume in der Enzaue, da die gravierendsten Eingriffe in diesen Landschaftsraum mit den entsprechenden Biotypen stattfinden.“

Die Umfahrungsvariante hat auch erhebliche Auswirkungen auf den Artenschutz. Auf Seite 51 SaP gibt die Tabelle 3 eine Übersicht der im Zusammenhang mit dem Vorhaben unvermeidbaren Verbotstatbeständen und erforderlichen Ausnahmen. Durch das Vorhaben wird das Tötungsverbot in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG für die Zauneidechse, Mauereidechse, Eremit und Grüne Flussjungfer erfüllt. Bei allen vier Arten werden somit der Tabelle zufolge Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich.

Zu den Zaun- und Mauereidechsen heißt es auf Seite 94 der SaP:

„Um Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG für die Zaun- und Mauereidechse im Bereich des stillgelegten Bahndamms zu umgehen, ist die Optimierung und Sicherung eines Ausgleichshabitats im vom Vorhaben betroffenen Bereich des Steinbruchs erforderlich. Zudem müssen die Tiere zur Vermeidung von Tötungen aus dem Eingriffsbereich in das Ersatzhabitat umgesiedelt und Eingriffsbereich zur Verhinderung einer erneuten Einwanderung umzäunt werden. Für die Umsiedlung und das verbleibende Risiko einer Tötung von dem Baufeld verbleibender Tiere besteht für beide Arten eine Ausnahmeerfordernis nach § 45 Abs. 7 BNatSchG. Da keine Ersatzhabitate im räumlichen Zusammenhang der betroffenen Lebensräume zur Verfügung stehen, ist auch für die Erfüllung des Verbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme erforderlich.“

Im Falle des Eremiten kommt die SaP auf Seite 94 zu folgendem Ergebnis:

„Im Falle des direkt durch das Vorhaben betroffenen Eremiten-Habitatbaums kann aufgrund der speziellen Lebensweise der Art und der hohen Prognoseunsicherheit hinsichtlich des Maßnahmenerfolges eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Lokalpopulation gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG und eine Tötung von Individuen nicht ausgeschlossen werden, weshalb für diese Art eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich wird.“

Auch wenn in der Zusammenfassung der SaP auf Seite 95 davon die Rede ist, dass im Zusammenhang mit der Abarbeitung der Eingriffsregelung des Vorhabens verschiedene

Maßnahmen erforderlich werden, welche insgesamt langfristig zu einer Verbesserung des Naturhaushalts im Gebiet führen würden, so heißt es dort auch ausdrücklich:

„[...] kurzfristig ist hierdurch jedoch mit einer Beeinträchtigung europarechtlich geschützter Arten zu rechnen [...]“

So befindet sich etwa der Eremit in Baden-Württemberg in einem ungünstig-unzureichenden Erhaltungszustand, Beeinträchtigungen seiner Vorkommen sind daher zu vermeiden.

Eine Übersicht über die Betroffenheit von Schutzgebieten ist auf den Seiten 24 ff. der AVZ (allgemeinverständliche nichttechnische Zusammenfassung) abgebildet. Dabei wird deutlich, dass neben dem Natura 2000-Gebiet und den besonders bzw. streng geschützten Arten auch Naturdenkmale, ein Landschaftsschutzgebiet sowie zahlreiche Offenlandbiotope, ein Waldbiotop sowie zwei Wasserschutzgebiete betroffen sind. Vom Vorhaben betroffen ist ebenfalls bei einem hundertjährigen Hochwasser eine große Fläche in der Enzaue.

### **1.2.2 Ergebnisse für die Tunnelvarianten 11 und 12**

Zwar ist auch bei den Tunnelvarianten mit einer Betroffenheit von zwei Lebensraumtypen sowie drei Arten (Groppe, Strömer, Grüne Flussjungfer und Großes Mausohr) zu rechnen, da die Querung der Trasse über die Enz erfolgt. Allerdings kommt der Erläuterungsbericht auf Seite 40 zu dem Ergebnis, dass nicht davon auszugehen ist, dass bei einer Umsetzung der Vorhabensoptimierung die Erheblichkeitsschwelle überschritten werde.

Dass die Umweltauswirkungen bei den Tunnelvarianten erheblich geringer wären, lässt sich aus den vorliegenden Unterlagen an mehreren Stellen deutlich herauslesen. So heißt es auf Seite 41 des Erläuterungsberichts:

„Bei der Tunnelvariante L=395 m ist der Umfang der Maßnahme zur Eingriffskompensation im Vergleich zur Umfahrungsvariante geringer, da bei der Tunnelvariante L=395 m weniger Flächen beansprucht werden.“

Die Tunnelvarianten vermeiden Beeinträchtigungen des Vorkommens des Eremiten als prioritärer Art gemäß FFH-Richtlinie, der sich zudem in einem ungünstig-unzureichenden Erhaltungszustand befindet. In den Unterlagen ist zudem – anders als bei der Umfahrungsvariante – an keiner Stelle die Rede davon, dass durch die Tunnelvarianten Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden.

### 1.3 Alternativenprüfung zwischen Tunnelvarianten und Umfahrungsvariante

Ausgehend von dem Befund, dass die Tunnelvarianten gegenüber der Umfahrungsvariante im Hinblick auf die Belange des Habitat- und Artenschutzes eindeutig vorzugswürdig sind, ist die vom Regierungspräsidium Stuttgart verfolgte Vorzugsvariante der Ortsumfahrung nur dann genehmigungsfähig, wenn die Tunnelvarianten die vom Vorhabenträger verfolgten Planziele in einem solchen Ausmaß verfehlen, dass sie für diesen, auch unter Berücksichtigung des Ausmaß der durch die Umfahrungsvariante verursachten Beeinträchtigungen, nicht mehr zumutbar sind. Dies ist hier eindeutig nicht der Fall.

Ein Variantenvergleich findet sich in den vom Regierungspräsidium Stuttgart veröffentlichten Unterlagen unter anderem in der Umweltverträglichkeitsprüfung, dem landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP), dem Erläuterungsbericht sowie der AVZ. Der landschaftspflegerische Begleitplan kommt auf Seite 72 zu dem eindeutigsten Ergebnis:

„Die Umfahrungsvariante A<sub>mod</sub> weist gegenüber den Tunnelvarianten 11 und 12 folgende zum Teil gravierende Nachteile aus umweltfachlicher Sicht auf:[...].“

Nach dem LBP, Seite 73, ist die Beanspruchung von für Tiere und Pflanzen wertvollen Flächen mehr als 2 ½ mal größer als bei den Tunnelvarianten. Auch belastet die Umfahrungsvariante wesentlich größere Flächen bisher gering belasteter Böden neu. Sie bewirkt vor allem außerorts (Enzaue) neue Zerschneidungen. Sie beansprucht bei den flächenhaften Naturdenkmälern und dem Landschaftsschutzgebiet größere und empfindlichere Flächen als die Tunnelvarianten. Bei den Artenschutzbelangen entsteht bei der Umfahrungsvariante wegen der Führung quer durch die Enzaue und der Querung der Bahnlinie insbesondere für europarechtlich geschützte Arten ein deutlich größeres Konfliktpotential als bei den Tunnelvarianten. Deswegen werden bei den erforderlichen Eingriffskompensationen bei der Umfahrungsvariante deutlich größere Umfänge an Kompensationsmaßnahmen erforderlich als bei den Tunnelvarianten.

Zwar stellt der LBP auch hinsichtlich der Tunnelvarianten Nachteile fest. Nachteilig wird bewertet, dass wegen des Straßenlärms innerorts sowie auf der Enzbrücke umfangreiche und teilweise sehr hohe Lärmschutzwände erforderlich würden. Diese Lärmschutzwände würden im Bereich der Einfahrtstrecken eine verschärfte Trennwirkung hervorrufen. Allerdings wird in dem LBP zugleich eingeräumt, dass die Tunnelvarianten innerorts im Unterschied zu der Umfahrungsvariante hinsichtlich der Zerschneidungswirkungen aufgrund des untertunnelten Straßenabschnitts entlastend wirken. Als weiterer Nachteil wird sodann der Eingriff in grundwasserführende Schichten auf mehreren 100 m festgestellt.

Der LBP stellt auf Seite 73 jedoch auch fest, dass bei den Tunnelvarianten eine Entlastung der Ortsdurchfahrt an Luftschadstoffen erreicht wird, ohne dass wie bei der Umfahrungsvariante außerorts, neue Belastungen in bisher gering belasteten Gebieten entstehen.

Umso mehr verwundert es, dass der LBP und auch der insoweit gleichlautende Text in der AVZ sodann zu folgendem Fazit kommen:

„Trotz der Nachteile bei den Artenschutz- und Umweltaspekten wird als Ergebnis die Umfahrungrasse weiterverfolgt, da die verkehrlichen, schalltechnischen und kostenmäßigen Vorteile überwiegen. Die Tunneltrasse wird aufgrund der deutlich höheren Kosten, des schwierigen Bauablaufs und der schlechteren Verkehrssicherheit sowie der Nachteile hinsichtlich der Eingriffe ins Grundwasser nicht weiter verfolgt.“

### **1.3.1 Ziele und Vergleichskriterien**

Ziel des Vorhabens ist lt. dem Erläuterungsbericht und der AVZ, den derzeitigen Verkehrsengpass in der Ortsdurchfahrt Enzweihingen zu beseitigen, um die verkehrliche Anbindung der zentralen Orte untereinander zu verbessern und damit Entwicklungsimpulse zu vermitteln. Ein an dieser Zielsetzung orientierter Alternativenvergleich wurde jedoch nicht vorgenommen. Vielmehr wird hier lediglich pauschal mit angeblichen Nachteilen der Tunnelvarianten argumentiert. Hier soll zunächst nur auf die Kriterien eingegangen werden, die im LBP und in der AVZ ausschlaggebend für die Entscheidung waren, der Umfahrungsvariante trotz erheblicher Eingriffe in die Umwelt Vorrang vor den Tunnelvarianten einzuräumen.

### **1.3.2 Ergebnis zu den einzelnen Kriterien**

Der Vorhabenträger beruft sich bei der Ablehnung der Tunnelvarianten als Alternative zur Umfahrungsvariante auf folgende Kriterien:

#### **1.3.2.1 Verkehrliche Bewertung**

##### **1.3.2.1.1 Be- und Entlastungswirkung**

Der Vorhabenträger ist der Ansicht, dass die verkehrlichen Vorteile der Umfahrungsvariante überwiegen würden. Im Erläuterungsbericht werden auf Seite 34 und 35 die Be- und Entlastungswirkungen der jeweiligen Varianten untersucht. Dabei kommt der Bericht zu dem Ergebnis, dass die derzeitige B 10 in der Ortsdurchfahrt Enzweihingen durch die Umfahrungsvariante je nach Abschnitt zwischen 73 % und 78 % im Gesamtverkehr und zwischen

90 % und 93 % im Schwerlastverkehr entlastet wird. Dies stelle für den Gesamtverkehr bezogen auf den Prognose-Nullfall eine sehr gute Entlastungswirkung zwischen 21.500 KFZ/24 h und 22.715 KFZ/24 h dar. Die Tunnelvarianten entlasten die derzeitige B 10 in der Ortsdurchfahrt Enzweihingen je nach Abschnitt ebenfalls um ca. 75 % im Gesamtverkehr und zwischen 92 % und 94 % im Schwerverkehr. Dies stelle für den Gesamtverkehr bezogen auf den Prognose-Nullfall eine sehr gute Entlastungswirkung zwischen 20.850 KFZ/24 h und 21.800 KFZ/24 h dar.

Festzuhalten ist, dass die Be- und Entlastungswirkung aller Varianten gleich zu beurteilen ist. Insbesondere entlasten die Tunnelvarianten die Ortsdurchfahrt im gleichen Maße, wie die Umfahrungsvariante. Eine Bevorzugung der Umfahrungsvariante anhand dieser maßgeblichen planerischen Zielsetzung ist somit nicht möglich.

#### **1.3.2.1.2 Erreichbarkeiten**

Diesbezüglich kommt der Erläuterungsbericht auf Seite 35 zu dem Ergebnis, dass bei der Umfahrungsvariante die netzstrukturelle Wirkung infolge der verbesserten Leistungsfähigkeit auf dem Streckenabschnitt der B 10 aufgrund der angesetzten Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h größer sei als bei den beiden Tunnelvarianten, wo eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angesetzt wurde.

Eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h wäre andererseits für die geplante Umgehungs-Trasse viel zu hoch. Angesetzt werden müssen vielmehr realistischerweise sowie aus Lärmschutzgründen 70 km/h. Mithin kann das Ergebnis dieses Unterziels nicht berücksichtigt werden. Im Übrigen würde es sich allenfalls um eine geringfügig schlechtere Zielerreichung handeln.

#### **1.3.2.1.3 Verknüpfung mit dem übergeordneten/nachgeordneten Netz**

Diesbezüglich wird im Erläuterungsbericht festgestellt, dass bei allen drei Varianten keine Verbindungsdefizite hinsichtlich des nachgeordneten Straßennetzes bestünden und auch die Erreichbarkeit des übergeordneten Straßennetzes nicht beeinträchtigt würde.

Auch bei diesem Kriterium schneiden somit alle drei Varianten gleich gut ab.

#### **1.3.2.1.4 Zwischenergebnis**

Hinsichtlich der verkehrlichen Beurteilung bleibt mithin festzuhalten, dass bis auf das Kriterium der Erreichbarkeit alle drei Varianten die Kriterien gleich gut erfüllen; die Unterschiede beim Kriterium der Erreichbarkeit sind zu vernachlässigen. Mithin können die Tunnelvarianten nicht aus diesem

Grund abgelehnt werden. Zudem hat der Vorhabenträger Abstriche am Zielerfüllungsgrad hinzunehmen, wenn es – wie hier – eine deutlich umweltfreundlichere Alternative gibt.

### **1.3.2.2 Schalltechnische Untersuchungen**

Die Vorhabenträger sind der Ansicht, dass zudem die schalltechnischen Vorteile der Umfahrungsvariante überwiegen würden. Dem Erläuterungsbericht, Seite 41 ff., zufolge haben die schalltechnischen Untersuchungen ergeben, dass bei den beiden Tunnelvarianten im Vergleich zu der Umfahrungsvariante deutlich mehr Gebäude Anspruch auf Lärmvorsorge hätten.

Nicht einleuchtend ist jedoch, warum die schalltechnischen Ergebnisse herangezogen werden, um der Umfahrungsvariante gegenüber den Tunnelvarianten den Vorrang einzuräumen. Im Unterschied zu den verkehrlichen Gründen stellen die schalltechnischen Vorteile keine dem Ziel des Vorhabens unmittelbar oder mittelbar zuzuordnenden Unterzielen dar. Mithin kann das Kriterium der schalltechnischen Vorteile im Rahmen einer artenschutzrechtlichen- und habitatschutzrechtlichen Alternativenprüfung nicht zur Begründung des Vorrangs einer Variante herangezogen werden. Ebenso gut hätte dann ein anderes, den Zielen der Planung weder mittelbar noch unmittelbar zuzurechnendes Kriterium, herangezogen werden können. Im Übrigen begründet auch eine ggf. höhere (verbleibende) Schallbelastung der Tunnelvarianten nicht deren Unzumutbarkeit.

Nicht einleuchtend ist in diesem Zusammenhang ebenso, dass die zusätzliche Verlärmung von bisher wenig betroffenen Wohngebieten in höherer Lage im Falle einer Umgehung nicht untersucht, nicht einmal benannt wird.

### **1.3.2.3 Kosten**

Die Vorhabenträger sind der Ansicht, dass darüber hinaus die kostenmäßigen Vorteile der Umfahrungsvariante überwiegen würden. Der Erläuterungsbericht kommt auf Seite 44 zu dem Ergebnis, dass die Kostenschätzung für die Umfahrungsvariante 32,1 Mio. € (brutto) beträgt. Die Kostenschätzung für die Tunnelvariante 11 würden 74,1 Mio. € (brutto) betragen. Davon würden ca. 42 Mio. € auf das Tunnelbauwerk inklusive den beidseitig anschließenden Rampen, die als Grundwasserwannen auszuführen sind, sowie auf die Tunnelausstattung entfallen. Die Kostenschätzung für die Tunnelvariante 12 betrage 77,1 Mio. € (brutto).

Zu diesem Kostenvergleich ist festzustellen, dass auf Kostenansätze bzw. Kostenschätzungen zurückgegriffen wird, die ihrerseits nicht belegt und dokumentiert sind. Eine Dokumentierung der Kosten erfolgt auch nicht an anderer Stelle des Erläuterungsberichts oder in anderen Unterlagen.

Insofern sind die zugrundeliegenden Kostenansätze nicht annähernd überprüfbar und können somit nicht als Argument für den Vorzug der Umfahrungsvariante im Rahmen der artenschutz- und habitatschutzrechtlichen Alternativenprüfung herangezogen werden. Selbst wenn aber die Tunnelvarianten tatsächlich mit höheren Kosten verbunden wären, würde dies noch nicht die Unzumutbarkeit dieser Varianten nach sich ziehen.

Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass bei den Kosten für die Umfahrung der hierfür erforderliche Abriss der Straßenmeisterei und der Neubau der Straßenmeisterei an anderer Stelle (öffentlich diskutiert wird ja ein Standort an der B-10-Kreuzung mit den Straßen nach Eberdingen und Markgröningen) nicht eingerechnet wurde. Auch bleibt offen, ob und wenn ja mit welchen Preisen der Aufkauf der Grundstücke und die damit zusammenhängenden Kosten inkl. der Personalkosten in den Behörden eingerechnet wurden. Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass einige der Grundstückseigentümer nicht bereit sind, ihre Grundstücke für eine Umfahrung zur Verfügung zu stellen, sind bei einem weiteren Verfolgen der Umfahrungsplanung deutlich erhöhte Verfahrenskosten zu veranschlagen.

#### **1.3.2.4 Bauablauf**

Ausführungen zum Bauablauf unter Verkehr im Rahmen der Alternativenprüfung der Umfahrungsvariante sind weder im Erläuterungsbericht noch in der allgemein verständlichen nichttechnischen Zusammenfassung noch in der Umweltverträglichkeitsstudie enthalten. Im Übrigen kann es jedoch nicht sein, dass ein – unterstellt – schwieriger Bauablauf unter Verkehr als Argument dafür herangezogen werden soll, eine Alternative, die sowohl während der Bauzeit als auch betriebsbedingt erhebliche Beeinträchtigung für den Habitat- und Artenschutz zur Folge hat, zu bevorzugen.

#### **1.3.2.5 Grundwasser**

Der Vorhabenträger ist der Ansicht, dass darüber hinaus die Tunnelvarianten aufgrund der Nachteile hinsichtlich der Eingriffe in das Grundwasser nicht weiter verfolgt werden. Die Umweltverträglichkeitsprüfung kommt auf Seite 60 bei einer vergleichenden Gegenüberstellung der wesentlichen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu dem Ergebnis, dass die Tunnelvarianten auf einer Länge von 750 m (Variante 11) und auf einer Länge von 820 m (Variante 12) das Grundwasser anschneiden. Bei zwingender Umsetzung der RistWag seien allerdings keine negativen Auswirkungen zu erwarten. Im Tunnelabschnitt bestünde ein erhöhtes Risiko wegen der Lage im Grundwasser. Allerdings sei auch bei der Umfahrungsvariante die RistWag nach der Umweltverträglichkeitsprüfung zwingend umzusetzen, damit keine negativen Auswirkungen zu erwarten seien. Die Trasse der Umfahrungsvariante liege ebenso wie die Trasse

der Tunnelvarianten auf gesamter Länge in Wasserschutzgebieten. In der Enzaue würden die landschaftsökologischen Beziehungen zwischen Enz und Enzaue (Wasserhaushalt) durch die Umfahrungsvariante zerschnitten und der Abflussquerschnitt bei Ausuferung eingengt.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung sowie auch der Erläuterungsbericht auf Seite 44 enthalten keine detaillierten Nachweise, warum bei den Tunnelvarianten ein Eingriff in das Grundwasser notwendig ist und welche Zusatzkosten damit verbunden sind. Eine detailliertere Begründung ist jedoch erforderlich und wird hiermit eingefordert, zumal das Regierungspräsidium lange Jahre die Tunnelalternative (Variante 6) befürwortet hat. Die damals befürwortete Tunneltrasse war mit 900 m bedeutend länger als die späteren Tunnelvarianten 11 und 12. Insbesondere war damals nicht von Mehrkosten durch einen erforderlichen Eingriff in das Grundwasser die Rede. Wie bereits weiter oben zum Schallschutz ist auch hier anzumerken, dass das Thema Grundwasser kein dem Hauptziel unmittelbar oder mittelbar zuzuordnendes Nebenziel ist. Zwar ist das Schutzgut Wasser im Rahmen der Abwägung zu beachten. Gegen die Umfahrungsvariante ist dann aber anzuführen, dass die geplante B 10 zum Teil unterhalb der Hochwassermarken HQ100 der Enz und des einmündenden Strudelbachs liegt, so dass technische Maßnahmen (Anlage eines Hochwasserschutzdammes) erforderlich sind, um die Befahrbarkeit der B 10 bei HQ100 zu gewährleisten. Bei Hochwasser kann es dem Erläuterungsbericht, Seite 71, zufolge zu bauzeitlichen Überflutungen der Baugruben kommen ggf. bei offenliegendem Grundwasser. In einem solchen Fall wäre somit von Verschmutzungen des Grundwassers durch Baugrundabflüssen auszugehen. Nach Abfluss des Hochwassers wäre ggf. ein Lenzen der Baugruben erforderlich. Laut dem Erläuterungsbericht, Seite 77, liegen drei große Abschnitte der Trasse im Überschwemmungsgebiet der Enz: Von Bau-KM 0+710 bis Bau-KM 1+080, von Bau-KM 1+380 bis Bau-KM 1+440 sowie von Bau-KM 1+700 bis Bau-KM 1+920. Die vollständige Überflutung der Enzaue im Untersuchungsraum und eines Teils der Trasse spricht gegen die Umfahrungsvariante.

#### **1.3.2.6 Habitat- und Artenschutz**

Die UVS kommt hinsichtlich des Artenschutzes bei den Tunnelvarianten auf S. 53 zu folgender Feststellung:

„Gegenüber der Enzauevariante von 2011 ist eine klare Verringerung der Flächenbeanspruchung festzustellen und damit auch bei dem zu erwartenden Umfang der erfüllten Verbotstatbestände.“

Bei der Umfahrungsvariante wird festgestellt:

„Generell ist bei der Umfahrungsvariante wegen der größeren Flächenumfänge betroffener Lebensräume mit einem größeren Konfliktpotential als mit den Tunnelvarianten zu rechnen (Steinbruchareal, Vorkommen des Eremiten (Juchtenkäfers) in der Enzaue).“

Die entscheidenden Unterschiede zwischen den Varianten bestehen nach dem Fazit der UVS auf Seite 67 bei den Artenschutzbelangen und der erforderlichen Eingriffskompensation:

„Bei der Umfahrungsvariante ist wegen der Führung quer durch die Enzaue und durch den ehemaligen Steinbruch mit einem deutlich größeren Konfliktpotential als bei den Tunnelvarianten zu rechnen; bei den Tunnelvarianten werden deutlich geringere Umfänge an Kompensationsmaßnahmen erforderlich als bei der Umfahrungsvariante.“

Die Beeinträchtigung von Habitats- und Artenschutz sowie anderer Umweltschutzgüter durch die Umfahrungsvariante ist durch die entsprechenden Zitate der Unterlagen (dazu 1.2.1 und 1.3) deutlich geworden. Die o.g. Zitate bzw. die Formulierungen in den Unterlagen sprechen für sich.

Die Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung kommt auf S.106 zu dem Ergebnis, dass sich hohe Beeinträchtigungen vor allem durch das geplante Brückenbauwerk über die Enz ergeben würden, was zu einer Zerschneidung von Teillebensräumen führe sowie durch die bauzeitige Flächeninanspruchnahme. Durch Schadensbegrenzungsmaßnahmen könnten die Beeinträchtigungen jedoch auf ein unerhebliches Maß reduziert werden. Der in der Prüfung angewandte rechtliche Maßstab ist falsch. Die Prüfschritte orientieren sich am Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau (BMVBW 2004a). Im Jahr 2007 hat das Bundesverwaltungsgericht (Urteil vom 17. Januar 2007, Az. 9 A 20/05) zur Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten geurteilt, dass jede Beeinträchtigung von Erhaltungszielen erheblich ist. Mithin stimmt die Schlussfolgerung nicht, Beeinträchtigungen durch Schadensbegrenzungsmaßnahmen auf ein unerhebliches Maß reduzieren zu können. Vielmehr ist im Rahmen der Alternativenprüfung und auch bei der Prüfung der Auswirkungen der Umfahrungsvariante von hohen Beeinträchtigungen von FFH-Gebietsflächen auszugehen, vgl. EuGH-Urteil C-521/12 vom 15.5.2014 (Niederlande).

### **1.3.2.7 Zwischenergebnis**

Das Regierungspräsidium zieht im Rahmen der Alternativenprüfung zum größten Teil Kriterien heran, die den Zielen des Vorhabens – Beseitigung des derzeitigen Verkehrsengpasses in der Ortsdurchfahrt, Verbesserung der verkehrlichen Anbindung der zentralen Orte untereinander sowie Vermittlung von Entwicklungsimpulsen – weder unmittelbar noch mittelbar zuzuordnen sind. Bei den Kriterien, die in einem unmittelbaren Zusammenhang mit den durch das Vorhaben verfolgten

Zielen stehen, schneidet die Umfahrungsvariante gegenüber den Tunnelalternativen nicht oder nur im geringen Maße besser ab.

Durch die Tunnelvarianten werden die Planziele mithin im gleichen oder nahezu gleichen Maße erfüllt, kleinere Abstriche – z.B. bei dem Unterziel der Erreichbarkeit – sind hinzunehmen. Selbst wenn die Tunnelvarianten – was vorliegend nicht der Fall ist – eine geringere Verkehrsbelastung im nachgeordneten Netz zur Folge hätten, wäre dies nach der Rechtsprechung unbeachtlich.

OVG des Landes Sachsen-Anhalt, Beschl. v. 03.01.2002 – 4 A 28/01 –, juris Rn. 25

Die höheren Kosten stehen auch nicht außer Verhältnis zu dem mit Art. 6 Abs. 4 FFH-RL verfolgten Zweck. Die Tunnelalternativen stellen – da bei ihnen keine oder geringere Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes auftreten würden und keine Ausnahme vom artenschutzrechtlichen Tötungsverbot nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich werden würde – einen großen Gewinn für die Wahrung der Erhaltungsziele dar, sodass der Vorhabenträger umfassendere Vermeidungsanstrengungen auch unter Einschluss finanzieller Mittel zu unternehmen hat.

### **1.3.3 Ergebnis**

Selbst nach den zur Verfügung stehenden Unterlagen der Planungsbehörde selbst handelt es sich bei den Tunnelvarianten um eine zumutbare Alternative zur Umfahrungsvariante. Die favorisierte Umfahrungsvariante ist somit nicht genehmigungsfähig. Mit den Tunnelvarianten stehen Alternativen zur Verfügung, die nicht nur mit den Belangen des Habitat- und Artenschutzrechts verträglich, sondern auch im Übrigen zumutbar sind. Insbesondere erreichen die Varianten 11 und 12 in hinreichendem Ausmaß die Planungsziele des Vorhabenträgers und führen auch zu keinen unzumutbaren sonstigen Nachteilen.

## **2. Knotenpunkte**

Die Notwendigkeit, den Knoten B10/K1648 in planfreier Ausführung zu realisieren, wird nicht nachgewiesen, sondern nur auf ein diesbezügliches Schreiben des Baulastträgers Bund verwiesen. Nach den aktuellen Verkehrsuntersuchungen ist auch ein plangleicher Knotenpunkt ausreichend leistungsfähig und in dieser Form auch in den Variantenvergleich eingeflossen.

Die mehrheitliche Zustimmung des Vaihinger Gemeinderates sowie die Bürgerbefragung im Teilort Enzweihingen beruht auf einem plangleichen Knoten B10/K1648.

Ebenfalls fehlt ein Nachweis darüber, warum der Knoten B10/K1685 planfrei ausgeführt werden soll und nicht auch plangleich realisiert werden kann. Bei beiden planfreien Knotenpunkten erscheinen die Rampen unnötig breit. Schon die der Bevölkerung vorgestellte Variante einer Umgehung schnitt beim Flächenverbrauch schlechter ab als die Tunnelvariante. Durch die nun vorgelegten und weder durch Bürgerbefragung noch sonstige Diskussionen abgedeckten großen Verkehrsknotenpunkte am westlichen und östlichen Rand der Umgehung steigt der Flächenverbrauch erheblich. Auch dies trägt dazu bei, dass die Beanspruchung von für Tiere und Pflanzen wertvollen Flächen bei der Umfahrungsvariante mehr als zweieinhalbmals größer ist als bei den Tunnelvarianten. Dies widerspricht der Beschlusslage des Gemeinderates und der öffentlichen Diskussion ebenso wie der Intention der sowieso methodisch "ungewöhnlichen", wenn nicht gar fragwürdigen Bürgerbefragung, bei der den Bürgerinnen und Bürgern eine völlig andere Planung vorgestellt wurde.

### **3. Ausbaustandard**

Eine Entwurfsgeschwindigkeit von 80 km/h ist für die Umfahrungsstrasse zu hoch angesetzt. Der Erläuterungsbericht geht auf Seite 35 sogar von 100 km/h aus. Es reichen 70 km/h. Dadurch verringert sich der Flächenverbrauch in der Enzaue.

Bei hohen Fahrgeschwindigkeiten ist der Verwirbelungseffekt für Reifen- und Straßenabrieb sehr hoch und führt dazu, dass alle Stäube ungehindert in Enz und Enzaue gelangen. Dadurch wird das Fischgewässer und der FFH-Lebensraum beeinträchtigt.

### **4. Amphibien- und Wildtierquerungen**

Über entsprechende bauliche Maßnahmen ist nichts ausgesagt.

### **5. Verlegung Straßenmeisterei**

Der genannte Ausweichstandort an der Kreuzung B10/L1636/L1638 wird wegen seiner exponierten Lage und den betroffenen hochwertigen Ackerflächen, dem damit verbundenen zusätzlichen Flächenverbrauch und den erheblichen zusätzlichen Kosten abgelehnt.

## 6. Kostenentwicklung

Die nachfolgende Tabelle wurde nach Angaben der Vaihinger Kreiszeitung (VKZ) erstellt:

Quelle VKZ	Verkehrsprognosen	Tunnel 900 m	Kurz Tunnel 395m bzw. 545m	Variante A	Variante B	Variante C
24.2.2004	27.000-31.000 Rieterstr. 8500 Karl-B. Str. 4000	30 Mio				
14.1.2005	32.000			26 Mio	34 Mio	29 Mio
2.8.2007		41 Mio (2-streifig)		26 Mio (3-streifig)	34 Mio (4-streifig)	29 Mio (3-streifig)
18.10.2007	35.000 (2020)				34 Mio	
26.10.2007	35.000 (5 in Enzweihingen)	41 Mio (2-streifig)		26,4 Mio (ohne Carea Straßenbau-meisterei)		
5.7.2008		41 Mio		26,4 Mio		
25.7.2008		41 Mio		26 Mio		
18.2.2009	30.000			32 Mio		
14.11.2009				32 Mio		
13.11.2010		56 Mio (kalkuliert)		32 Mio (veranschlagt)		
8.3.2011				30 Mio		
7.5.2013	29.000 – 32.000		74 Mio bzw. 77 Mio			
5.8.2017				32 Mio		

Es fällt dabei Folgendes auf:

Solange die Planungsbehörde (RP Stuttgart) sich für einen Tunnel mit einer Länge von 900 m aussprach, erschien diese Lösung relativ günstig und musste nicht ins Grundwasser gebaut werden.

Nachdem sich die Planungsbehörde öffentlich für eine Umgehung ausgesprochen hatte, wurden die Tunnelvarianten massiv teurer, obwohl sie wesentlich kürzer (395m, 545m) als zuvor geplant wurden – begründet u.a. durch die Lage im Grundwasser.

Die Vorschläge der Schutzgemeinschaft Mittleres Enzthal e.V. mit einem Tunnel mit ca. 420m Länge wurden so nicht aufgegriffen, und insbesondere wurden bei den von der Planungsbehörde vorgeschlagenen Kurztunnelvarianten breite Rampen eingeplant, die zu weiteren Kostensteigerungen führten. Entscheidend jedoch war der angeblich jetzt – bei kürzeren Varianten – erforderliche Eingriff ins Grundwasser, der zu massiv höheren Kosten führte.

Es entsteht unzweifelhaft der Eindruck, dass der Tunnel solange günstig gerechnet wurde, wie es gewollt wurde. Als die Tunnellösungen nicht mehr gewünscht waren, wurden die Kosten hoch gerechnet.

Bestätigt wird diese These dadurch, dass bei den Kosten für die – jetzt gewollte – Umgehungsstraße nicht eingerechnet wird, dass hierfür die bestehende Straßenmeisterei abgerissen und eine neue gebaut werden muss. Dies wäre bei einer Tunnelvariante – egal welcher Länge – nicht erforderlich. Ein echter Kostenvergleich muss daher alle Kosten berücksichtigen und damit für die Variante Umgehung auch Abriss und Neubau der Straßenmeisterei.

Bei der Kostenkalkulation der Tunnelvarianten darf die Sanierung der Enzbrücke nicht mit eingerechnet werden, da diese unabhängig davon saniert werden muss. Es gilt ein 6-jähriger Überprüfungsrythmus nach DIN 1076 zur Ermittlung des Bauzustandes.

Daher fordern wir eine neue Prüfung der Zahlen einschließlich der Berücksichtigung der Kosten für Abriss und Neubau einer Straßenmeisterei, einer Prüfung, ob die Tunnel nicht so gebaut werden könnten, dass diese nicht ins Grundwasser reichen, was zu einer starken Reduzierung der Kosten führen könnte, der Berücksichtigung der Vorschläge der Schutzgemeinschaft für eine Variante mit 420m Länge sowie eine Kurztunnelvariante mit einem sachgerechten, aber möglichst geringen Aufwand für Rampen.

Zudem fordern wir, dass die Kosten für die Tunnelvarianten belegt und offengelegt werden. Bisher wird diesbezüglich auf Kostenansätze bzw. Kostenschätzungen zurückgegriffen wird, die ihrerseits nicht belegt und dokumentiert sind.

## **7. Landwirtschaft**

Durch das geplante Vorhaben – ergänzt um die in der Bürgerbefragung am 22.09.2013 nie diskutierten Kreuzungsbauwerke – werden landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen. Diese besitzen sowohl naturschutzfachlichen Wert als auch dienen sie der Nutzung/Versorgung lokal ansässiger Landwirtschaftsbetriebe. In Zeiten hoher Wertschätzung für kurze Wege (Klimaschutz), regionale Produkte (Transparenz, dito Klimaschutz) und dem Bemühen um weniger Flächenverbrauch sollten Vorhaben vermieden werden, in denen landwirtschaftliche Flächen bebaut bzw. verbraucht (Böschungen...) werden, unabhängig davon, ob es sich um Acker- oder Grünland handelt, zumal, wenn flächensparendere Alternativen vorliegen.

Für einen (Kurz-)Tunnel wäre diese Verringerung landwirtschaftlicher Nutzfläche nicht erforderlich. Auch daher ist eine Tunnelvariante vorzuziehen.

## **8. Schutzgut Mensch und Landschaftsbild**

Die Einwohner von Enzweihingen zwischen der alten B 10 und der Umfahrung werden nach der offengelegten Planung einerseits durch hohe Schutzwände gegen Lärm geschützt, andererseits werden sie von der Enzaue abgetrennt. Das Landschaftsbild wird schwerwiegend beeinträchtigt, die Wegebeziehungen werden unterbrochen und das Erholungsgebiet entwertet. Schon der frühere OB Heinz Kälberer sprach im Zusammenhang mit der Option einer Umgehung von einer unverantwortlichen Landschaftsverschandelung. Zusammen mit dem – erforderlichen – Lärmschutz ergibt sich die Situation, dass zahlreiche Enzweihinger Bürgerinnen und Bürger beim bisher attraktiven Blick auf den Kornberg mit seinen Terrassen-Steillagen-Weinbergen nun eine Lärmschutzwand anstelle der Weinberge sehen würden, die den Blick auf die Landschaft und die Weinberge verhindert. Selbst der LBP kommt auf Seite 73 zu dem Ergebnis, dass die Verluste an landschaftsprägenden und -gliedernden Strukturen wegen der Querung des Enztals abseits bestehender Straßen wesentlich größer sind als bei den Tunnelvarianten.

Zudem bewirkt die Umfahrungsvariante – dem LBP zufolge – vor allem außerorts (Enzaue) neue Zerschneidungen. Auch die Lärmabschirmungen (mit Kollisionsschutz für Tiere) wirken in der Enzaue laut LBP, S. 73, – auch wegen ihrer Längserstreckung – als visuell trennende Struktur. Im Vergleich dazu wirken die Tunnelvarianten innerorts hinsichtlich der Zerschneidungswirkung entlastend. Dies wird im LBP sowie in der nichttechnischen Zusammenfassung ausdrücklich festgestellt.

Mithin ist den Tunnelvarianten als besseren Alternativen der Vorzug einzuräumen.

## **9. Lärm**

Die zusätzliche Verlärmung zahlreicher weiterer Wohnhäuser in Enzweihingen durch die Umgehung wurde nicht berücksichtigt. Die bisher relativ tief liegende B 10 würde im Falle einer Umgehung um sechs bis acht Meter erhöht. Die Folge wäre eine Verlärmung insbesondere der zahlreichen Terrassen-Steillagen-Weinberge, die zumal für viele Spaziergängerinnen und Spaziergänger hohe Erholungsfunktion besitzen. Es fehlen Berechnungen darüber, an welchen Wohnhäusern in Enzweihingen in welchem Umfang von erhöhtem Lärm auszugehen wäre, unabhängig davon, ob damit gesetzliche Lärmschutzwerte erreicht oder nicht erreicht werden: Die zusätzliche Verlärmung würde existieren und muss benannt und sollte dringend berechnet und muss in die Abwägung mit einbezogen werden.

Auch in dieser Hinsicht sind die Tunnelvarianten vorzugswürdig.

## II. Anmerkungen zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP)

Die B10-Umfahrung in der Enzaue verläuft komplett im HQ-100 Hochwasserbereich. Durch die Brücken über Enz und Strudelbach wird sie in eine Dammlage gezwungen, was zu einer Verringerung des Retentionsraumes führt. Dazu wird im LBP nichts ausgesagt, auch nicht darüber, wie dieser Verlust ausgeglichen werden soll. Nach dem neuen Landeswassergesetz ist dafür ein umfangs-, funktions- und zeitgleicher Ausgleich erforderlich.

Die vollständige Überflutung der Enzaue im Untersuchungsraum und eines Teils der Trasse spricht gegen die Umfahrungsvariante. Der Eingriff in eine Flussaue und damit automatisch in Überschwemmungsflächen innerhalb des HQ 100 widerspricht den Zielsetzungen des Hochwasserschutzes. Vor dem Hintergrund, dass den Tunnelvarianten als zumutbaren Alternativen gegenüber der Umfahrungsvariante der Vorrang einzuräumen ist und die Hochwasserproblematik dort keine Rolle spielt, sind auch die im Rahmen der Umfahrungsvariante geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen, z.B. durch die Errichtung von 6 m hohen Dämmen, unverhältnismäßig. Im Übrigen bewirken diese Dämme eine mindestens genauso große Zerschneidung bzw. stellen eine visuell trennende Struktur dar wie die Lärmschutzwände bei den Tunnelvarianten, die als zusätzliches Argument gegen die Tunnelvarianten von den Vorhabenträgern herangezogen werden.

Auch fehlen Berechnungen darüber, wieviel Kubikmeter Wasservolumen/Retentionsvermögen bei einem HQ 100 weniger zur Verfügung stehen würden. In dem hydraulischen Gutachten ist auf Seite 20 lediglich die Rede von einem Retentionsraumzuwachs von 35.700 m<sup>3</sup>. Aus Abbildung 14 des hydraulischen Gutachtens ergibt sich, dass der Retentionsraum viel zu weit entfernt liegt. An keiner Stelle wird jedoch ausdrücklich festgehalten, wieviel Kubikmeter Retentionsraum durch das Vorhaben weniger zur Verfügung stehen.

Für den Bereich der geplanten Verkehrsknotenpunkte am westlichen und östlichen Rand der geplanten Umgehung ergeben sich weitere Eingriffe in den Bereich des HQ 100. Die Betroffenheit dieser Abschnitte wird auf den Abbildungen 11 und 12 auf Seite 16 f. des hydraulischen Gutachtens deutlich. Bei dem westlichen Knotenpunkt stellt das Gutachten auf Seite 16 lediglich fest, dass auf der linken Gewässerseite, die im Falle eines HQ 100 überflutet wird, die im Ist-Zustand geflutete B 10 aufgrund des dort vorhandenen Dammes nicht mehr eingestaut werde. Dies wird lediglich pauschal behauptet und wird nicht mit Berechnungen belegt. Ob dies auch im Planzustand angenommen werden kann, ergibt sich aus der Feststellung zum Ist-Zustand nicht. Auf der Abbildung auf Seite 18 wird zudem deutlich, dass nicht nur der Bereich entlang der Erich-Blum-Straße bei einem HQ 100 überschwemmt wird, sondern auch große Teile der Trasse weiter östlich. Auf der Abbildung ist nicht der gesamte bei einem HQ 100 überflutete östliche Bereich der

Umfahrungsvariante zu sehen. In dem Bereich der Erich-Blum-Straße bildet laut den Ausführungen des hydraulischen Gutachtens die Dammlage der Ortsumfahrung einen Hochwasserschutz für den südlich angrenzenden bebauten Bereich. Auch hier fehlen entsprechende Berechnungen der zu erwartenden Wassermengen im Falle eines HQ 100. Zudem enthält das Gutachten keine Schutzmaßnahmen für den ebenfalls überschwemmten Bereich der Trasse weiter östlich der Erich-Blum-Straße.

Diese Problematik würde bei einem Tunnel egal welcher Art weitgehend oder völlig entfallen. Auch daher ist die Umgehungsvariante abzulehnen.

## **II. Schutzgut Tiere und Pflanzen / Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (SaP)**

Die herausragende naturschutzfachliche Bedeutung der Enzaue bei Enzweihingen zeigt sich auch im Nachweis sowohl von nahrungssuchenden Schwarzstörchen als auch größerer Trupps nahrungssuchender Weißstörche (beides ist fotografisch belegt). Beide Vorkommen sind in den Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens nicht berücksichtigt.

Beim Schwarzstorch, von dem Beobachtungen vorliegen, handelt es sich um eine Art, die gemäß EU-Vogelschutzrichtlinie besonders zu schützen ist. Es besteht zumindest Brutverdacht im Umfeld. Ein Eingriff in den Lebensraum des Schwarzstorches, wie durch die Umgehung geplant, ist nicht zulässig.

Das VG Hannover hat in einem aktuellen Urteil vom 31.05.2017 bestätigt, dass nicht erklärte Vogelschutzgebiete den Rechtsstatus eines "faktischen" Vogelschutzgebiets besitzen und dem unmittelbar geltenden Rechtsregime des Art. 4 Abs. 4 VRL unterliegen.

VG Hannover, Beschluss vom 31. Mai 2017 – 4 B 1741/16 –, juris Rn. 28 ff.

Dies ist auch die ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts.

BVerwG, Urteil vom 15.01.2004 – 4 A 11.02 –, Urteil vom 01.04.2004 – 4 C 2/03 –,

Nach Art. 4 Abs. 4 S. 1 VRL sind Maßnahmen zu treffen, um die Verschmutzung oder Beeinträchtigung der Lebensräume sowie die Belästigung der Vögel, sofern sich diese auf die Zielsetzungen dieses Artikels erheblich auswirken, in den Absätzen 1 und 2 genannten Schutzgebieten zu vermeiden. Ob eine erhebliche oder unerhebliche Beeinträchtigung i. S. v. Art. 4 Abs. 4 S. 1 VRL vorliegt, beurteilt sich nach dem Bundesverwaltungsgericht gemäß Art. 4 Abs. 4 Satz 1 VRL nach den "Zielsetzungen dieses Artikels". Diese bedeuten hinsichtlich der

Lebensräume der in Anhang I der VRL aufgeführten Vogelarten die Sicherstellung besonderer Schutzmaßnahmen, um ihr Überleben und ihre Vermehrung im Verbreitungsgebiet zu sichern (Art. 4 Abs. 1 Satz 1 VRL) und für Vögel, die nicht in Anhang I der VRL aufgeführt sind, ihnen die Vermehrungs-, Mauer- und Überwinterungsgebiete sowie die Rastplätze zu schützen (Art. 4 Abs. 2 VRL). Bereits das dritte Jahr in Folge sind in den Enzwiesen zwischen Mühlacker und Unterriexingen im Laufe des Sommers Trupps von nahrungssuchenden Weißstörchen mit einzelnen Schwarzstörchen anzutreffen. Da Schwarzstörche bei der Nahrungssuche teils weite Strecken zurücklegen, ist mit der regelmäßigen Nutzung der Flächen zur Nahrungssuche zu rechnen, was die Bedeutung der Enzweihinger Enzaue in besonderem Maße belegt. Diese Bereiche werden auch als Rastplätze genutzt.

Das Gewicht von Beeinträchtigungen der Ziele des Art. 4 Abs. 2 VRL beurteilt sich jeweils nach Art und Ausmaß der negativen Auswirkungen auf diese Zielsetzungen. Dabei ist die Schwelle zur Erheblichkeit nicht erst dann erreicht, wenn die Verwirklichung von Erhaltungszielen unmöglich oder unwahrscheinlich gemacht wird. Der Wegfall des Rastplatzes ist eine erhebliche Beeinträchtigung.

Eine erhebliche Beeinträchtigung des Lebensraums von Weißstörchen und Schwarzstörchen in dem "faktischen" Vogelschutzgebiet kann nicht hingenommen werden. Denn Art. 4 Abs. 4 S. 1 VRL begründet nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine Dauerpflicht der Mitgliedstaaten, die Lebensräume der geschützten Populationen zu erhalten und Störungen der wildlebenden Vogelarten zu vermeiden bzw. zu unterlassen. Art. 4 Abs. 4 Satz 1 VRL bildet zugleich den Maßstab für die Zulässigkeit von Beeinträchtigungen im Einzelfall. Ausnahmen von dem Beeinträchtigungs- und Störungsverbot können nur überragende Gemeinwohlbelange wie etwa der Schutz des Lebens und der Gesundheit von Menschen oder der Schutz der öffentlichen Sicherheit rechtfertigen.

EuGH, Urteil vom 28.02.1991 - Rs. C-57/89 -; BVerwG, Urteil vom 15.01.2004, a.a.O.

Erforderlich ist zudem eine neue Untersuchung über das Vorkommen des Schwarzstörches in Vaihingen und Umgebung.

Beim Weißstorch wurden – nur exemplarisch benannt – im Juli 2017 immer wieder bis zu 21 Exemplare in der Enzaue bei Vaihingen-Enzweihingen beobachtet. Eine derartige Massierung von Weißstörchen belegt die große Bedeutung für Arten des (Feucht-)Grünlandes.

Der Eingriff zerstört unwiederbringlich wichtige Nahrungshabitate für Grau- und Silberreiher sowie Rot- und Schwarzmilan. Auch werden die Nahrungshabitate für die bereits in Kategorie 3 der Roten Liste BW geführte Rauchschnalbe vernichtet.

Wirbeltiere, Fische und Insekten wurden offensichtlich nur unvollständig untersucht, so fehlt z.B. die gebänderte Prachtlibelle, von der geradezu invasionsartige Beobachtungen mit Hunderten von Exemplaren vorliegen.

Die Tatsache, daß selbst derart auffallende Vorkommen in den Unterlagen des Planungsträgers nicht benannt werden, lässt zwingend den Schluss zu, dass bei den Arterhebungen erhebliche Mängel bestehen. Dies führt zur Fragwürdigkeit der vorgelegten Gutachten und damit einem gravierenden Verfahrensmangel. Erforderlich sind Kartierungen aller Libellenarten nicht nur an einzelnen Tagen, sondern im Jahresverlauf.

Bezüglich der geplanten Umsiedlung von Zaun- und Mauereidechsen wird darauf hingewiesen, dass diese Umsiedlungen selbst bei Fachleuten umstritten sind. Der Wirkungsgrad wird in Frage gestellt, insbesondere wenn die diesbezüglichen Richtlinien des Eidechsen-Spezialisten Hubert Laufer (LUBW 2014) nicht streng befolgt werden. Ein Negativbeispiel stellen die im Rahmen des Projektes S 21 durchgeführten Umsiedlungen dar.

Ebenfalls große Risiken werden in der geplanten Umsiedlung des Juchtenkäfers gesehen.

#### **4. Ausgleichsmaßnahmen**

Die Maßnahmen zur „Revitalisierung der Enz und Förderung atypischer Lebensräume in der Enzaue im Gebiet Bruckenwasen (7.1 A), die „Altarm Täle“ (15.1 A und 15.2 A) und „Strudelbach-Mündungsbereich“ (16 A) sind zwar im Grundsatz sinnvoll. Die Maßnahmen sollten jedoch vor Planfeststellungsbeschluss aufgrund möglicher Bodenbelastungen zwingend auf ihre Realisierbarkeit auch hinsichtlich der Flächenverfügbarkeiten geprüft werden. Der Landesrechnungshof hat erst 2015 in einer „Beratenden Äußerung“ zu naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen beim Straßenbau festgestellt, dass diese entgegen der Vorschriften teils vieljährig nach dem Eingriff immer noch nicht erfolgt sind ([www.rechnungshof.baden-wuerttemberg.de/media/978/kue1409B%C4WAL\\_Naturschutzrechtliche%20Kompensationsma%D Fnahmen%20f%FCr%20Stra%DFenbauvorhaben.pdf](http://www.rechnungshof.baden-wuerttemberg.de/media/978/kue1409B%C4WAL_Naturschutzrechtliche%20Kompensationsma%D Fnahmen%20f%FCr%20Stra%DFenbauvorhaben.pdf) – Drucksache 15/7500 vom 13.10.2015). Und auch beim baurechtlichen Ausgleich gibt es erhebliche Mängel, wie der LNV im August 2015 feststellte (<http://inv-bw.de/mangelhafte-umsetzung-von-baurechtlichen-ausgleichsmassnahmen>).

Eine erforderliche Sicherung der Realisierung der benannten Ausgleichsmaßnahmen ist laut Erläuterungsbericht Ausgleichsmaßnahme 7 A – Brückenwasen (Unterlage 12.12), S. 15, nicht erfolgt:

„Durch das Büro Geotechnik Südwest (Bietigheim-Bissingen) wurden im Jahr 2000 im Rahmen der Vorplanung zu den Altarmreaktivierungen 'Täle' und 'Brückenwasen' abfalltechnische Untersuchungen durchgeführt. Die Ergebnisse aus diesen Untersuchungen können nur sehr eingeschränkt angewandt werden, da sich die entsprechenden Verordnungen z.T. grundlegend geändert haben. Nach den Erfahrungen mit der Aushubbehandlung beim Teilprojekt 'Brückenwasen' (durchgeführt durch die Stadt Vaihingen/Enz) sei jedoch darauf verwiesen, dass eine Entsorgung des anfallenden Aushubmaterials aufgrund der Schadstoffbelastung, des bereichsweise hohen Humusgehaltes, der geringen Scherfestigkeit durch einen hohen Anteil von Schluffpartikeln und des hohen Wassergehaltes als problematisch angesehen wird. Aktuelle Boden- und abfalltechnische Untersuchungen wurden zur Planungs- und Kostensicherheit des Vorhabens dringend angeraten, sind jedoch bisher nicht im erforderlichen Umfang genehmigt bzw. wieder storniert worden.“

Ohne entsprechende Untersuchungen kann die Ausgleichsmaßnahme nicht anerkannt und erst recht nicht zum Ausgleich gravierender Eingriffe in FFH-Gebietsflächen herangezogen werden. Können diese Maßnahmen nur zum Teil realisiert werden ist der Ausgleichsbedarf für die Eingriffe durch den Straßenbau völlig unzureichend abgedeckt.

Im Falle der Realisierung sollten und können diese Maßnahmen schon vor Beginn der eigentlichen Straßenbaumaßnahme umgesetzt werden.

## **5. Eingriffs-/Ausgleichsbilanz**

Eine quantitative Eingriffs-/Ausgleichsbilanz fehlt, stattdessen wird das Thema Eingriff/Ausgleich nur verbal-argumentativ abgehandelt. Es wird beanstandet, dass nicht entsprechend den Regeln der LUBW verfahren wird (Arbeitshilfe LFU 2003).

## **III. Natura 2000 – Verträglichkeitsstudie**

Erwartungsgemäß versucht die FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP), die FFH-Verträglichkeit der Umfahrungstrasse durch die Enzaue nachzuweisen. Dieses Ergebnis wird von den Unterzeichnern nicht akzeptiert. Das geplante Brückenbauwerk über die Enz bedeutet einen schwerwiegenden

Eingriff in den Uferbereich und dessen Vegetation sowie in den Gewässerlauf. Gleiches gilt für die Trassenführung in der Enzaue in unmittelbarer Nähe zum Ufer und zu den dortigen geschützten Habitaten. Die aufgeführten Schadensbegrenzungsmaßnahmen sind mehr oder weniger selbstverständlich und tragen kaum zu einer Eingriffsverringerung bei. Kollisionsschutzwände bzw. Überflughilfen werden im LBP an mehreren Stellen erwähnt aber nirgends genauer erläutert; ihre Wirksamkeit wird angezweifelt.

Zudem wird in den Planungsunterlagen hinsichtlich der Abwägung der Umweltauswirkungen und der Realisierung des Vorhabens ein falscher Maßstab angewandt. Dies wird vor allem in der AVZ ersichtlich. Erforderlich werdende Ausgleichmaßnahmen sind bei der Frage, wie stark einzelne Umweltschutzgüter durch das Vorhaben beeinträchtigt werden, nicht zu berücksichtigen. Zu berücksichtigen sind ausschließlich der Eingriff und etwaige Vermeidungsmaßnahmen. Aus den Unterlagen, insbesondere dem Erläuterungsbericht und der Umweltverträglichkeitsprüfung, ergibt sich, dass auch nach den Vermeidungsmaßnahmen von erheblichen Beeinträchtigungen auszugehen ist.

Im Einzelnen leidet die Studie zur Natura 2000-Verträglichkeit an einer Vielzahl fachlicher Mängel. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit sei hierzu auf folgendes hingewiesen:

## **1. Fehlerhafte Anwendung von Bagatellschwellen**

Die Studie stützt sich hinsichtlich des Verlusts von LRT-Flächen bzw. von Habitatflächen geschützter Arten auf die „Fachkonventionen zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen der FFH-VP“ (Juni 2007). Die Anwendung dieser Fachkonventionen ist jedoch für mehrere LRT und Arten fehlerhaft.

### **1.1 LRT 3260**

Für den LRT 3260 wird in der Studie ein Flächenverlust von etwa 462 qm angegeben (FFH-VP, Seite 65). Dieser Flächenverlust wird in Relation gesetzt zur kartierten Gesamtfläche des LRT im FFH-Gebiet. Diese Bezugnahme ist fehlerhaft. In der genannten Fachkonvention (dort Seite 33, Fußnote 23) wird ausgeführt, dass es fachlich geboten sein kann, als Bezugsmaßstab nicht die Gesamtfläche des LRT im gesamten FFH-Gebiet, sondern dessen Fläche in einem räumlich-funktional getrennten Teilgebiet heranzuziehen. Dies kann z.B. dann erforderlich sein, wenn sich das gemeldete Gebiet aus mehreren räumlich und funktional nicht zusammenhängenden Teilgebieten zusammensetzt oder wenn es sich um ein größeres Fluss-FFH-Gebiet handelt. Vorliegend setzt sich das FFH-Gebiet aus den Flussläufen der Enz, der Glenz, der Metter und des Leudelsbachs zusammen. Zwar sind diese Flussläufe miteinander verbunden. Jedoch treten

Vorkommen des LRT 3260 nicht durchgehend auf. Aus diesem Grund ist es geboten, innerhalb des Gesamtgebiets mehrere Teilgebiete zu bilden und den vorhabensbedingten Flächenverlust nur in Relation zur Gesamtfläche des LRT in dem betroffenen Teilgebiet zu setzen.

Unabhängig davon ist auch die Annahme eines Flächenverlusts des LRT 3260 von „nur“ 462 qm unzutreffend. Übersehen wird, dass durch die geplanten Kollisionsschutzwände auf dem Brückenbauwerk eine erhebliche Reduzierung des Lichteinfalls in das Gewässer auch beidseits der eigentlich überspannten Gewässerfläche zu erwarten ist. Im Ergebnis wird damit die in der genannten Fachkonvention angegebene Bagatellschwelle von 500 qm überschritten.

## **1.2 Grüne Flussjungfer**

Fehlerhaft sind auch die Annahmen zum Verlust der Habitatfläche der Grünen Flussjungfer. Insofern wird in der FFH-VP ein Habitatverlust von Landhabitat im Umfang von ca. 42 qm angesetzt (FFH-VP, Seite 89). Damit wird die in der genannten Fachkonvention angegebene Bagatellschwelle von 40 qm Habitatflächenverlust überschritten. Gleichwohl verneint die FFH-VP eine erhebliche Beeinträchtigung mit folgender Argumentation:

„Da die Besonnung von Gewässerabschnitten für die im Substrat vergrabenen Larven nicht ausschlaggebend ist und es sich bei den überspannten Uferbereichen überwiegend um deutlich durch das angrenzende Gewerbegebiet vorbelastete Flächen mit untergeordneter Bedeutung für die Imagines handelt, sind die mit diesen Vorhabenwirkungen verbundenen Beeinträchtigungen als noch tolerierbar einzustufen.“ (FFH-VP, Seite 89)

Diese Argumentation ist fachlich zurückzuweisen. Inwiefern bei einem Verlust der Flächen von Landhabitat ein Bezug zur „Besonnung von Gewässerabschnitten“ gegeben sein soll, ist nicht nachvollziehbar. Ebenso ist hinsichtlich der Lebensstätten der Grünen Flussjungfer in dem betroffenen Bereich eine Vorbelastung durch das Gewerbegebiet nicht erkennbar. Insofern ist auch darauf hinzuweisen, dass der einschlägige Managementplan für den betreffenden Bereich ausdrücklich das Erhaltungsziel „Erhaltung der Lebensstätten der Grünen Flussjungfer in durchschnittlichen Zustand“ benennt, sodass das Vorhaben ggf. sogar trotz einer Vorbelastung den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets zuwiderläuft. Schließlich kennt die genannte Fachkonvention eine Abweichung von der Bagatellschwelle von 40 qm wegen einer vermeintlichen Vorbelastung der betroffenen Habitatflächen nicht. Die Argumentation der FFH-VP ist deshalb insgesamt fachlich fehlerhaft. Hinzu kommt, dass auch insofern der Habitatverlust mit ca. 42 qm zu gering angesetzt ist, da es durch die geplanten Kollisionsschutzwände zu einer zusätzlichen Verschattung käme.

## **2. Zerschneidung von Habitaten und Flugkorridoren**

Die FFH-VP geht hinsichtlich einer Vielzahl geschützter Arten bzw. charakteristischer Arten davon aus, dass das geplante Brückenbauwerk potentiell erhebliche Beeinträchtigungen durch eine Durchschneidung der Flugkorridore von Fledermäusen, Vögeln und sonstigen Arten mit sich bringen würde (so etwa für das Teichhuhn, die Wasserfledermaus, den Gänsesäger, die Gebirgsstelze, den Eisvogel, die Grüne Flussjungfer etc.). Die Erheblichkeit der Beeinträchtigung wird dann jedoch durchgehend unter Verweis auf die vermeintlich ausreichende lichte Höhe der Brücke und die damit gegebene Möglichkeit eines Unterfliegens verneint. Ein fachlicher und vor allem artenspezifischer Nachweis, dass diese lichte Höhe tatsächlich ausreicht, wird jedoch nicht geführt. Hinsichtlich aller genannten Arten ist deshalb von einer erheblichen Beeinträchtigung auszugehen.

## **3. Fehlende Wirksamkeit der Kollisionsschutzwände**

Die FFH-VP hält die Errichtung von Kollisionsschutzwänden „im Bereich der geplanten Enzbrücke“ für zwingend erforderlich, um im Falle eines Überfliegens des Brückenbauwerks verkehrsbedingte Tötungen und damit erhebliche Beeinträchtigungen der charakteristischen Arten der LRT 3150, 3260 und 91E0\* sowie der geschützten Arten Großes Mausohr und Grüne Flussjungfer zu vermeiden (FFH-VP, Seite 92). Die behauptete Wirksamkeit derartiger Wände ist jedoch zurückzuweisen.

Für die Grüne Flussjungfer unternimmt die FFH-VP noch nicht einmal den Versuch, die sichere Wirksamkeit derartiger Kollisionsschutzwände fachlich zu belegen. Tatsächlich gibt es auch keine wissenschaftlichen Nachweise dafür, dass Kollisionsschutzwände die Individuen der Grünen Flussjungfer daran hindern, in eine Straßentrasse einzufliegen. Insbesondere wäre damit zu rechnen, dass die Tiere nach dem Überqueren einer Kollisionsschutzwand wieder absinken und damit in den Kollisionsbereich mit Fahrzeugen geraten.

Erst Recht gilt dies hinsichtlich der diversen Fledermausarten, die als geschützte bzw. charakteristische Arten zu den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets zählen. Insofern leitet die FFH-VP die notwendige Höhe der Kollisionsschutzwand von 4m aus der Fachpublikation „Planung und Gestaltung von Querungshilfen für Fledermäuse“ (Brinkmann u.a., 2012) ab (vgl. FFH-VP, Seite 92). Tatsächlich formuliert diese Fachpublikation jedoch erhebliche Zweifel an der Wirksamkeit derartiger Kollisionsschutzwände. Wörtlich heißt es in der genannten Fachpublikation auf Seite 72 wie folgt:

„Eine zur Zeit bereits vielfach geplante Maßnahme, den Überflug von Fledermäusen über die Trasse zu fördern, besteht in der Errichtung von Kollisionsschutzwänden oder -zäunen direkt am Fahrbahnrand. Die Wirkung dieser Maßnahme ist bislang nicht ausreichend untersucht. Eine Befragung von Fledermausexperten zur Wirksamkeit von Schutzwänden als Überflughilfen ergab für die einzelnen Arten ein differenziertes Ergebnis. Die Experten der AG Querungshilfen 2008 schätzen, dass diese nur für wenige Arten bedingt als geeignet erscheinen und weisen darauf hin, dass die Wirksamkeit auch von der speziellen Geländesituation abhängig ist. Insbesondere für die eng strukturgebundenen Arten wie z.B. Langohren und auch Fransenfledermäuse wird die Wirksamkeit als eher gering eingestuft, weil erwartet wird, dass viele Arten ihre Flughöhe zwischen den Wänden, die weit auseinanderstehen, wieder absenken.“

Weiter heißt es dann in dieser Fachpublikation auf Seite 78 wie folgt:

„Systematische Untersuchungen zur Effizienz und zu Mindesthöhen von Schutzwänden/-zäunen, um Kollisionen zwischen Fahrzeugen und Fledermäusen zu vermeiden, liegen bislang jedoch nicht vor. Dennoch hat sich in den letzten Jahren die Empfehlung durchgesetzt, dass eine Mindesthöhe der Wände/Zäune von 4 m nicht unterschritten werden sollte, damit die Fledermäuse in ihrem Flugverhalten so beeinflusst werden, dass sie in ausreichender Höhe bzw. außerhalb des Kollisionsbereichs von LKW bleiben. [...].

Inwieweit andere Fledermausarten [als die Kleine Hufeisennase] sich durch 4 m hohe Schutzwände oder -zäune ableiten lassen, muss künftig dringend in weiteren Zaunexperimenten näher untersucht werden. Vermutlich kann Kollisionsschutzzäunen nur bei geringen Trassenbreiten (wie z.B. eingleisigen Bahnstrecken, schmalen Straßen) eine Funktion als „Überflughilfe“ zugeschrieben werden. Im Rahmen einer Expertenbefragung zur Prognose der Funktion von Querungsbauwerken und Überflughilfen wurde die Wirksamkeit von Kollisionsschutzzäunen für viele Arten nur als wenig geeignet eingestuft, weil erwartet wird, dass viele Arten ihre Flughöhe zwischen den Wänden wieder absenken.“

Im Rahmen der artspezifischen Betrachtung geht die genannte Fachpublikation auf Seite 84 etwa für das Große Mausohr zum Beispielfall einer Straße mit einer Trassenbreite von 15 m und einer Höhe des Schutzzauns von 4,50 m von einer lediglich bedingten Eignung der Schutzmaßnahme aus. Eine ähnliche Bewertung ergibt sich für die charakteristischen Arten des LRT 91E0\* wie etwa den Kleinen und Großen Abendsegler, die Rauhaufledermaus und die Mückenfledermaus.

Dieser äußerst skeptischen Beurteilung der Wirksamkeit von Kollisionsschutzwänden hat sich zwischenzeitlich auch das BVerwG angeschlossen.

„Kollisionsschutzwände als Querungshilfen für Fledermäuse werden in Fachkreisen sehr skeptisch bewertet. Das FGSV-Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen erwähnt Wände als Leitstrukturen, die Fledermäuse zu Querungsmöglichkeiten hinleiten können, aber nicht als Überflughilfen. Der vom Sächsischen Ministerium für Wirtschaft und Arbeit herausgegebene Leitfaden für Straßenbauvorhaben im Freistaat Sachsen „Planung und Gestaltung von Querungshilfen für Fledermäuse“ (Entwurf, Stand Dezember 2008, Seite 93 ff.) führt aus, systematische Untersuchungen zur Eignung als Überflughilfen lägen für Kollisionsschutzwände bislang nicht vor. Er äußert die Vermutung, dass derartige Einrichtungen wegen der Neigung der Tiere, hinter der Wand ihre Flughöhe zu mindern, nur bei geringen Trassenbreiten (z.B. eingleisige Bahnstrecken und schmale Straßen) eine Funktion als Überflughilfe wahrnehmen könnten; im Rahmen einer Expertenbefragung sei die Wirksamkeit von Kollisionsschutzzäunen für viele Arten als nicht oder nur bedingt gegeben eingestuft worden.“

BVerwG, Urt. v. 14.07.2011, 9 A 12/10, Rn. 102 Juris

Ausgehend hiervon hat das BVerwG festgestellt, dass Kollisionsschutzwände jedenfalls für solche Fledermausarten, die eine Straßentrasse nicht im Wege einer Querungshilfe unterqueren, sondern die Straße überfliegen, ungeeignet sind.

ebenda

Vorliegend ist die Errichtung der Kollisionsschutzwände auf der Brücke in einem Abstand von ca. 12,40 m vorgesehen. Damit handelt es sich zweifellos nicht mehr um eine „schmale Straße“. Vielmehr wäre mit einem Absinken der Fledermäuse nach Überqueren der ersten Schutzwand zu rechnen. Im Ergebnis fehlt also für einen zentralen Baustein des Vermeidungskonzepts der FFH-VP der Nachweis der fachlichen Wirksamkeit.

Lediglich der Vollständigkeit halber sei zusätzlich darauf hingewiesen, dass auch die in der FFH-VP vertretene Annahme, zwischen den Baukilometern 1+015 und 1+065 könne die Höhe der Kollisionsschutzwand aufgrund geringer Flugaktivität auf 2 m reduziert werden, ebenfalls nicht fachlich hergeleitet ist. In der von der FFH-VP selbst zitierten Fachliteratur wird eine Mindesthöhe von 4 m als zwingend vorausgesetzt. Abweichungsmöglichkeiten wegen geringer Flugaktivität gibt es nicht. Auch aus diesem Grund sind die vorgesehenen Kollisionsschutzwände ungeeignet.

#### **4. Fehlerhaft Betrachtung von Stoffeinträgen**

Die FFH-VP geht hinsichtlich mehrerer LRT und geschützter Arten davon aus, die baubedingten und betriebsbedingten Stoffeinträge – u.a. Eintrag von Streusalz – würden nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen führen. Eine fachliche Begründung hierfür fehlt jedoch. Die bloße verbalargumentative Behauptung, derartige Einträge seien aufgrund ihrer Kleinflächigkeit oder schnellen Verdünnung unerheblich, ist nicht ausreichend. Zudem wird übersehen, dass es etwa für den LRT 3260 zu den ausdrücklichen Entwicklungszielen des Managementplans gehört, durch eine Minimierung von Stoffeinträgen die Gewässergüte zu verbessern.

#### **5. Fehlerhafte Betrachtung des LRT 91E0\***

Eine erhebliche Beeinträchtigung lehnt die FFH-VP auch hinsichtlich des prioritären LRT 91E0\* ab, obwohl die Risiken einer Zerschneidung von Teilhabitatflächen oder Flugbahnen charakteristischer Arten, einer akustischen oder optischen Störung charakteristischer Arten (Lichteinfall etc.) sowie eines verkehrsbedingten Stoffeintrags in den LRT durchaus benannt werden. Zur Begründung beruft sich die FFH-VP darauf, im Bereich der bestehenden Enzquerung käme es zu einer Entlastung der dortigen Habitatflächen und die neu betroffenen Habitatflächen seien durch das bestehende Gewerbegebiet vorbelastet.

Unabhängig von der Unzulässigkeit einer derartigen Verrechnung wird dabei aber übersehen, dass die Straßentrasse im Planfall in unmittelbarer Nähe der Vorkommen des LRT 91E0\* nordöstlich von Enzweihingen verlaufen würde und dass sich dort die quantitativ und qualitativ besten Bestände des LRT 91E0\* im Betrachtungsraum befinden. Weiter wird hinsichtlich optischer Störungen übersehen, dass im Bereich der bestehenden Enzquerung infolge der Lage der Straßentrasse ein Lichteinfall in die LRT-Flächen nur im geringen Umfang stattfindet, während im Planfall vor allem Fahrzeuge in Fahrtrichtung Osten direkt (teilweise in Dammlage) auf die LRT-Flächen zufahren (und diese beleuchten) würden. Überhaupt nicht betrachtet wird dabei auch das Kollisionsrisiko, das ein Straßenverlauf in der direkten Nachbarschaft des LRT 91 E0\* für dessen charakteristische Arten mit sich bringt. Schließlich übersieht die FFH-VP, dass der Managementplan für den LRT 91 E0\* als Entwicklungsmaßnahme die Entnahme LRT-fremder Gehölze vorsieht, so dass es unzulässig ist, mit der abschirmenden Wirkung dieser Gehölze zu argumentieren (vgl. FFH-VP, Seite 78).

## **6. Zwischenergebnis**

Zusammenfassend ergibt sich damit, dass das Vorhaben eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets „Strohgäu und Unteres Enztal“ zur Folge hätte. Eine Planfeststellung des Vorhabens ist danach unzulässig.

## **IV. Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)**

Die UVS stammt aus dem Jahre 2013 und entspricht somit nicht mehr in allen Aussagen der aktuellen Planung.

## **V. Entwässerung bei der Umfahrungstrasse**

Die geplante Entwässerung der Baumaßnahme wird abgelehnt.

Die geplanten 3 Klärbecken, bei km 0+600, 1+400 und 1+900 (Unterlage 13.1, Blatt 2) reinigen das gesammelte Oberflächenwasser nur mechanisch durch Sedimentabtragungen. So wie geplant ist diese Reinigung ungenügend. Nur gröberes Material würde sich dort absetzen können. Feinteile von Reifenabrieb und Straßenabrieb sowie Öle und Fette könnten nach Durchlaufen der „Klärkammer“ über offene Gräben in die Enz gelangen. Die Enz ist in diesem Bereich zwischen den Gewannen Bruckenwasen und Täle nicht ausgebaut und mit hoher Bedeutung einzustufen (Seite 14 AVZ ).

## **VI. Verkehrliche Effekte**

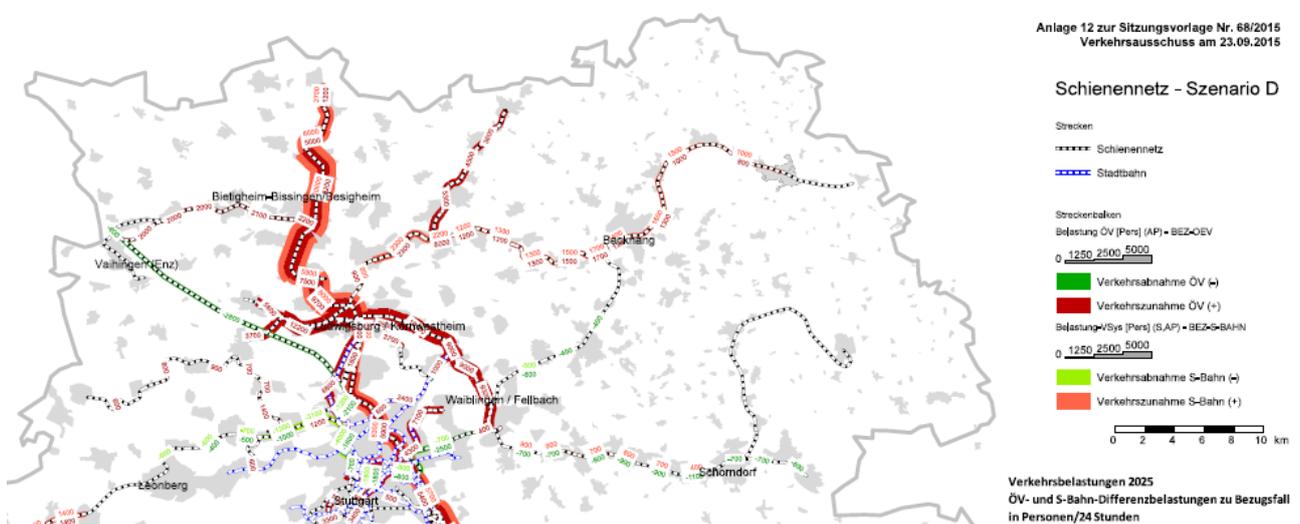
Der Straßenverkehr hat in Deutschland in den vergangenen 25 Jahren regelmäßig seine Klimaschutzziele verfehlt. Statt eine Reduktion um 40% zu erreichen, sind die Kohlendioxid-Emissionen im Straßenverkehr sogar noch weiter angestiegen, wie aktuelle Untersuchungen des Umweltbundesamtes aufzeigen. Für Baden-Württemberg weist das Statistische Landesamt sogar einen Zuwachs der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs von 10% für den Zeitraum 1990 – 2015 aus, der Anteil des Straßenverkehrs macht inzwischen 32% aller CO<sub>2</sub>-Emissionen in Baden-Württemberg aus - 1990 betrug der Anteil nur 26%.

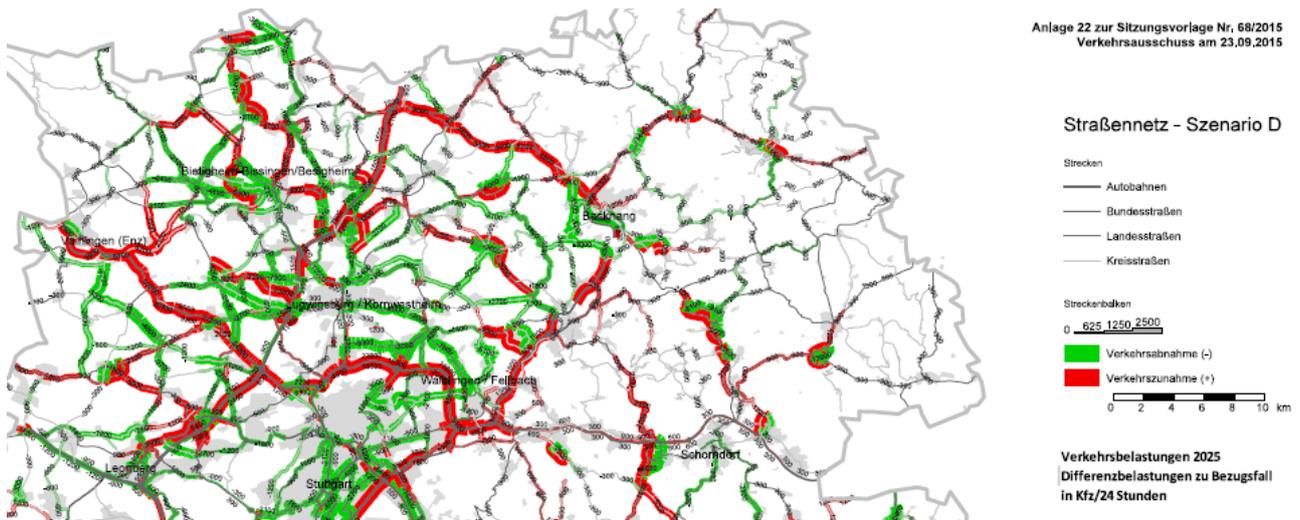
Das Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg (KSG BW) sieht u.a. vor, die Treibhausgasemissionen (CO<sub>2</sub>, Lachgas und Methan) bis zum Jahr 2020 um mindestens 25 % gegenüber dem Referenzjahr 1990 zu reduzieren. Bis 2050 wird eine Reduktion um 90% angestrebt. Gemäß §11 KSG BW haben die Behörden, Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts haben im Rahmen ihrer Zuständigkeit zur Verwirklichung der Klimaschutzziele beizutragen.

Der Bundesverkehrswegeplan und die diesem zugrunde liegende Verkehrsprognose 2030, die auch Basis der B10 Verlegung ist, ignoriert die Klimaschutzanforderungen aus den Pariser Vereinbarungen.

Das Land Baden-Württemberg hat eine Verkehrsprognose mit Klimaschutzfaktor beauftragt, um aufzuzeigen, wie auch im Verkehrsbereich in Baden-Württemberg in den nächsten Jahren eine Minderung der Kohlendioxid-Emissionen um 40% erreicht werden kann. Die Ergebnisse werden im Oktober 2017 vorgestellt werden. Nach den bisherigen Zwischenergebnissen ist eine Umsetzung der Klimaschutzziele im Verkehrsbereich realisierbar. Die Umsetzung der Maßnahmen führt zu einer Verdoppelung der ÖV-Nachfrage und zu einem Rückgang des Straßenverkehrs gegenüber heute um 10% und gegenüber der Verkehrsprognose 2030 des Bundes um 20%. Dabei bleiben die Wege pro Einwohner ungefähr gleich, d.h. die Mobilität ist weiterhin gewährleistet, allerdings nimmt die Wegelänge ab. Mit der Umsetzung einer Verkehrspolitik, die die Klimaschutzziele auch im Verkehrsbereich einhält, ergibt sich somit auch ohne Umgehung eine Verkehrsentlastung für Enzweihingen.

Der Neubau der B10 Ortsumfahrung Enzweihingen ist im Zusammenhang mit den weiteren Ausbauplanungen für die B10 bis nach Stuttgart zu sehen. Durch diese Ausbaumaßnahmen wird der Straßenverkehr zwischen Vaihingen/Enz und der Stadtgrenze Stuttgart deutlich beschleunigt und attraktiviert mit der Folge einer Verlagerung vom umweltfreundlicheren Schienenverkehr zum Straßenverkehr, wie auch Unterlagen des Verband Region Stuttgart aufzeigen (Sitzungsvorlage 68/2015, Sitzung vom 23.09.2015). Das Szenario D sieht neben der B10 Verlegung in Enzweihingen auch den weiteren Ausbau der B10 Richtung Stuttgart vor. Im Ergebnis führt dies zu einer Rückverlagerung von 2.800 Personenfahrten vom Schienenverkehr zur Straße (B10) bei gleichzeitig noch höherem Mehrverkehr auf der Straße.





## VII. Ergebnis

Die vom Regierungspräsidium favorisierte Umfahrvvariante ist nach aktuellem Stand nicht genehmigungsfähig. Mit den Tunnelvarianten stehen Alternativen zur Verfügung, die nicht nur mit den Belangen des Habitat- und Artenschutzrechts verträglich, sondern auch im Übrigen zumutbar sind, da der damit erreichte Gewinn für die Umwelt hoch ist. Folglich sind die Tunnelvarianten anstelle der Umfahrvvariante weiter zu verfolgen.

LANDRATSAMT



LUDWIGSBURG

Landratsamt - Postfach 760 - 71607 Ludwigsburg

Regierungspräsidium Stuttgart  
Frau Schober  
Postfach 80 07 09  
70 507 Stuttgart

Kreishaus

Hindenburgstraße 40  
Ludwigsburg  
Telefon 07141 144-0  
Telefax 07141 144-2790

Internet:

www.Landkreis-Ludwigsburg.de  
Fachbereich  
Natur

Auskunft erteilt  
Frau Mayer

Unser Zeichen	Ihr Zeichen	Ihr Schreiben vom	Durchwahl	Datum
211			144-2705	15.05.2006
			E-Mail: Erika.Mayer@Landkreis-Ludwigsburg.de	

**Neubau B 10 in Vaihingen- Enzweihingen**

Sehr geehrte Frau Schober,

Sie haben uns am 11.05.2006 telefonisch um Stellungnahme zu möglichen Varianten für die geplante Untertunnelung der B 10 in Vaihingen- Enzweihingen gebeten.

Uns ist bekannt, dass sich die Bürgerinitiative Pro Umgehung für eine Umgehungsstraße anstelle der geplanten Untertunnelung der B 10 in Vaihingen- Enzweihingen einsetzt bzw. eingesetzt hat. Das von dieser Bürgerinitiative vorgebrachte Argument, dass die ökologischen Eingriffe bei einer Umgehungsstraße geringer seien als bei der geplanten Tunneltrasse wurden von uns eingehend überprüft. Wir sind dabei zu dem Ergebnis gekommen, dass bei der Tunnellösung weitestgehend auf vorhandene Trassen zurückgegriffen werden kann und die Eingriffe in Natur und Landschaft damit wesentlich geringer sind, als bei einer Umgehung. Die Umgehung würde die Landschaft zerschneiden und das Landschaftsbild beeinträchtigen. Eine Umgehungsstraße würde zudem in das FFH- Gebiet eingreifen. Somit müssten im Rahmen einer Verträglichkeitsprüfung Alternativen geprüft werden. Dies würde die Durchführung der Untertunnelung auf lange Zeit verschieben.

Zu den Landschaftspflegerischen Begleitplänen (LBP) im Zusammenhang mit dem Straßenbauprojekt haben wir am 02.03.2005 gegenüber der Bauleitung Besigheim des Regierungspräsidiums eine ausführliche Stellungnahme abgegeben. Zu einem Schreiben der og. Bürgerinitiative haben wir uns am 31.08.2005 gegenüber dem Referat 55 im Regierungspräsidium geäußert. Beide Schreiben fügen wir in Kopie bei.

Öffnungszeiten:  
Montag - Freitag 8:30 - 12:00 Uhr  
13:30 - 15:30 Uhr  
Montag 13:30 - 15:30 Uhr  
Donnerstag 13:30 - 18:00 Uhr

Sie erreichen uns seit



021 oder 513  
Höchste Landeszentrale

Postanschriften:  
Hindenburgstraße 40  
71630 Ludwigsburg

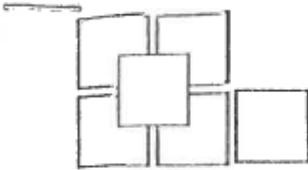
Kreispostfach Ludwigsburg Nr. 31 (504 500 50)  
bei Überweisungen aus dem Ausland bitte angeben:  
IBAN DE44 6045 0090 0000 0000 31  
SWIFT/BIC SOLA DE 33 LBG  
Volksbank Ludwigsburg eG Nr. 484 484 001 (BLZ 60490150)  
Unserstelegraphen-Nummern DE 146128122

Wegen der Bürgerversammlung am 16.05.2006 in Vaibingen erhält die Stadtverwaltung Vaibingen eine Abschrift dieses Schreibens zur Kenntnis.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Christoph Schnaudigel  
Erster Landesbeamter



# Regionalverband Stuttgart

Körperschaft des öffentlichen Rechts

Regionalverband Stuttgart · Jägerstraße 53 · 7000 Stuttgart 1

Bürgermeisteramt  
Vaihingen an der Enz  
Postfach 11 80

71654 Vaihingen/Enz

Stuttgart, den 27.01.94

Stadtkassennummer: 13  
 (1) 22759-  
 Bearbeiter: Herr Streule  
 Aktenzeichen: 45.1/635.93/  
 Str/Gr

Stadt Vaihingen a. d. Enz  
 Eing. 29. JAN. 1994

OB *BWA*

10	14	20	61	30	60	05	36
----	----	----	----	----	----	----	----

Stellungnahme des Regionalverbandes als Träger öffentlicher Belange zum Bebauungsplanentwurf "Flosch-Erweiterung", im Planbereich 1.5, im Stadtteil Vaihingen, gemäß § 3 Abs. 2 BauGB (z.T. Änderung)

Ihr Schreiben vom 20.12.93, II-60.Kü/sch  
 Unser Schreiben vom 14.6.91, 45.1/329.91/Str/Gr

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Benachrichtigung von der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfes "Flosch-Erweiterung".

Aus regionalplanerischer und aus städtebaulicher Sicht halten wir den nordwestlichen Teil des Geländes wegen seiner Lage zum Stadtgefüge und wegen seiner Anbindung an die B 10 für gut geeignet, insgesamt gewerblich genutzt zu werden.

Die nun vorgesehene Nutzung eines großen Teilbereichs als Sondergebiet (großflächiger Einzelhandel Möbel, Garten-, Kfz- und Baumarkt) bitten wir hinsichtlich der Größe und der Auswirkungen auf die innerstädtische Entwicklung in Vaihingen an der Enz zu überprüfen.

Als weiteren Faktor, der diese Standortgunst noch erhöhen kann, empfehlen wir, die WEG-Schienenverbindung von Enzweihingen nach Vaihingen mit Anschluß an das überörtliche Schienennetz in die Überlegungen zur Nutzung des Bebauungsplangebietes stärker mit einzubeziehen. Dabei wäre einerseits die Sicherung von Stammgleisen im Gebiet vorzusehen, andererseits eine Haltemöglichkeit für den Personenverkehr freizuhalten.

Verbandsvorsitzender  
Walter Hirrlinger  
Arbeitsminister a.D.

Verbandsdirektor  
Prof. Dr. Erich Stoll

Telefon (07 11) 22759-0  
Telefax (07 11) 22759-70

Konto-Nr. 2199706  
Landesgirokasse Stuttgart  
(BLZ 60050101)

Die grünordnerischen und ökologischen Regelungen im Bebauungsplanentwurf und die Übernahme von Aussagen des Grünordnungsplans in den Bebauungsplanentwurf unterstützen wir.

Als Vorgabe des verbindlichen Regionalplans Mittlerer Neckar zur Ausformung des Gewerbegebietes ist im Südosten des Gebiets die Regionale Grünzäsur zwischen den Ortslagen Vaihingen und Enzweihingen verbindlich ausgewiesen.

Diese Grünzäsur hat u.a. das regionalplanerische Ziel, den Talraum der Enzaue, die Abgrenzung der Siedlungsbereiche, die Freiraumvernetzung und die Klimafunktion zu sichern. Auf eine weitere Versiegelung der Flächen und auf eine Bebauung über die bestehenden Anlagen der Tankstelle, der Straßenmeisterei und der zwei Wohngebäude hinaus, sollte insofern verzichtet werden. Die südöstlich der Feldwegeverbindung Nr. 2463/1-2448/3 ausgewiesenen Bauflächen widersprechen wegen ihrer Größe der Freihaltfunktion der Regionalen Grünzäsur. Es bestehen deshalb regionalplanerische Bedenken.

Wir werden dem Planungsausschuß des Regionalverbandes für seine Sitzung am 16. März 1994 eine entsprechende Stellungnahme zur Beschlußfassung vorschlagen. Anschließend erhalten Sie wieder Nachricht.

Mit freundlichem Gruß  
i.A.

  
Ensslin



## Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTART  
PRESSESTELLE

### **PRESSEMITTEILUNG**

16. Mai 2006

#### **☞ B 10 Ortsumfahrung Enzweihingen, Tunnel**

#### **Vorstellung des überarbeiteten Projektes in der Stadt Vaihingen/Enz**

#### **Andriof: Tunnel entlastet Ortsdurchfahrt erheblich**

Das Regierungspräsidium Stuttgart stellt am heutigen Dienstag, 16. Mai 2006, die Pläne für das überarbeitete Tunnelprojekt im Stadtteil Enzweihingen im Zuge der B 10 der Bürgerschaft von Enzweihingen vor. Die öffentliche Informationsveranstaltung findet um 19 Uhr in der Turn- und Festhalle in Enzweihingen statt. Im Anschluss daran wird es in den nächsten Wochen öffentliche Beratungen in den politischen Gremien der Stadt Vaihingen an der Enz und dem Ortschaftsbeirat Enzweihingen geben. Regierungspräsident Dr. Udo Andriof: „Der geplante Tunnel wird eine erhebliche Entlastung der heutigen Ortsdurchfahrt bewirken. Die Lebensqualität für die Bewohner von Enzweihingen, deren Stadtteil derzeit wegen des Durchgangsverkehrs abgetrennt ist, kann dadurch wieder deutlich erhöht werden.“

Die überarbeiteten Planungen sehen vor, dass die B 10 im Zuge der Ortsdurchfahrt in Enzweihingen in einen rund 900 m langen, 2-streifigen Tunnel verlegt wird. Die Maßnahme umfasst den Tunnel, eine neue Enzbrücke neben dem bestehenden Bauwerk der B 10 sowie zwei Anschlüsse am westlichen und östlichen Baubeginn der neuen Umfahrung zum Anschluss von bestehenden Kreisstraßen. Die Präsentation bei der Stadt Vaihingen beinhaltet zunächst die Vorstellung der neuen Lage des Tunnelbauwerks. Diese ermöglicht den Bau einer zusätzlichen, südlichen

Tunnelröhre zu einem späteren Zeitpunkt. Zudem werden die einzelnen Bauphasen dargestellt und die Erschließung der Grundstücke der Anlieger während des Baus vorgestellt.

Die Gesamtmaßnahme kostet rund 40 Mio. Euro. Die Bauzeit beträgt voraussichtlich 2 ½ Jahre. Es ist geplant, Ende 2006 das Planfeststellungsverfahren für den Tunnel einzuleiten.

Bereits in den siebziger Jahren waren erste Planungen durchgeführt worden mit dem Ziel, den Ortskern von Enzweihingen zu entlasten. Alle Planungen sahen damals eine Umgehung von Enzweihingen im Norden vor. Dies hätte zur Folge gehabt, dass das Enztal durch Brückenbauwerke großer Länge überquert werden hätte müssen. Dabei wäre das landschaftlich wertvolle Gebiet der Enzaue mit Weinbergen durchschnitten worden. In den achtziger Jahren wurde dann, um diese Zerschneidungen zu verhindern, eine Tunnellösung entwickelt. Diese Variante wurde 1995 im Rahmen einer Vorplanung untersucht. In den letzten Jahren wurden diese Planungen nun weiter vertieft und den in der Zwischenzeit verschärften Anforderungen für den Betrieb für Tunnel in der Europäischen Union angepasst.



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung

## PRESS EMITTEILUNG

10. Dezember 2005

Nr. 494/2005

Berlin, den 15. Dezember 2005

### Roth: Der Tunnel in Vaihingen-Enzweihingen kann kommen

„Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Innenministerium des Landes Baden-Württemberg haben sich heute auf das Konzept des Tunnels in Enzweihingen im Zuge der B 10 verständigt. Danach ist vorgesehen, dass die B 10 im Zuge der Ortsdurchfahrt von Enzweihingen in einen rd. 900 m langen, zweistreifigen Tunnel verlegt wird.“ Dieses erklärte die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesverkehrsminister Karin Roth heute in Berlin nach einem Gespräch zwischen Bundes- und Landesvertretern.

„Bund und Land haben sich die Entscheidung für diese Trassenführung nicht leicht gemacht“, erläuterte die Staatssekretärin, „doch nach Abwägung aller Belange hat der Bund den vorgelegten Planungen des Landes mit Randbedingungen heute grundsätzlich zugestimmt. Damit sind die Grundlagen für das Verfahren zur Erlangung des Baurechts gelegt“, so Karin Roth. Das Land kann nun die entsprechenden Unterlagen zur Durchführung des Rechtsverfahrens erstellen.

Die Gesamtkosten für die insgesamt 2,64 km lange Verlegung der B 10 betragen rd. 37,7 Millionen Euro.

●●●●●●●●

---

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
Invalidenstr. 44, 10115 Berlin  
Tel. 030/2006-2040, -2042  
Fax 030/2006-2059

Pressesprecher:  
Dietmar Inger