

1. Die Priorisierung „Wirtschaft“ und „Verkehr“ vor „Umwelt“ ist falsch.

Der Erläuterungsbericht in den Planungsunterlagen stellt klar: „Variante 1 (mit Untervarianten 1a bis 1g [das ist die Endelbergtrasse])) schnitt unter Umweltgesichtspunkten am schlechtesten ab.

Unter Einbeziehung wirtschaftlicher und verkehrlicher Aspekte wurde Variante 1 insgesamt jedoch als vorteilhafteste Lösung beurteilt.“ (1_Erläuterungsbericht.pdf, Seite 14)

Hier stellt sich die Frage, wie die Wirtschaftlichkeit ermittelt wurde. Wie viel ist intakte Natur, wie viel ein Baum und das Bruthabitat einer Feldlerche oder Gelbbauchunke wert? Wie wertvoll ist die Totenruhe in einem hier nur als Mischgebiet eingestuftem Friedhof, der eigentlich eine öffentliche Grünfläche mit hohem Ruhebedarf sein sollte? Was kostet ein unwiderruflich zerstörtes Landschafts- und Ortsbild und wie viel die Einschränkung der Naherholungsflächen um Nehren auf ein Minimum?

2. Die Wechselwirkungen mit der geplanten Regionalstadtbahn sind nicht berücksichtigt.

„Die Region Neckar-Alb ist bislang stark vom Individualverkehr auf der Straße geprägt. Die Regional-Stadtbahn bietet ein attraktives Verkehrsangebot und animiert die Menschen zum Umstieg auf die Schiene. Mit ihren größtenteils vom Straßenverkehr unabhängigen und damit staufreien Verkehrswegen transportiert die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb die Menschen schnell, zuverlässig und bequem. Dafür werden neue Strecken gebaut und bestehende Schieneninfrastruktur reaktiviert und elektrifiziert.“ (<https://www.regional-stadtbahn.de/verkehrlicher-nutzen>, abgerufen am 28.9.2020)

Auch die Planung der neuen Regionalstadtbahn läuft seit Jahren. Doch in den Planungsunterlagen zur Endelbergtrasse wird darauf überhaupt nicht eingegangen: „Spürbare Wechselwirkungen zwischen Straßenverkehrs- und ÖV-Verkehrsaufkommen wurden in der vorliegenden Untersuchung nicht angenommen.“ (22_Verkehrsqualität.pdf, Seite 13) Damit wird der geplante zweispurige Ausbau der Schienentrasse Balingen-Tübingen mit entsprechender Taktverbesserung durch die Regionalstadtbahn komplett ignoriert, obwohl diese doch ein wesentliches Mittel zur Verlagerung von Personenkilometern weg von der Straße auf die Schiene sein wird. Gleichzeitig heißt es in den Planungsunterlagen: „Sind innerhalb des Prognosezeitraums entscheidend veränderte Entwicklungen erkennbar, kann die Prognose überarbeitet werden, oder muss ggf. grundlegend neu aufgestellt werden.“ (22_Verkehrsqualität.pdf, Seite 11) Dies scheint schon heute dringend notwendig. Laut Regionalverband Neckar-Alb wird auf dem Abschnitt Zollernalbbahn mit 6.200 bis 14.000 Fahrgästen gerechnet (Standardisierte Bewertung Regional-Stadtbahn Neckar-Alb“, 2010, s. www.rvna.de/site/Regionalverband+Neckar+Alb/get/params_E-317733194/1178207/rsb_vortrag-standi-ptv_pa_26-10-2010.pdf). Dies ist jedoch der Planungsstand von 2010, mittlerweile befindet sich der Abschnitt in Vorplanung. Dies darf nicht länger ignoriert werden.

3. Lärm wird von Ofterdingen nach Mössingen, Nehren und Bästenhardt verlagert.

Eine der Grundlagen der Lärmmittlung bzw. der Grenzwerte für die zukünftige Lärmbelastung stellt die RLS-90 (Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen, Bundesministerium für Verkehr, Abt. Straßenbau, Ausgabe 1990) dar. Diese Richtlinie wurde erst kürzlich aktualisiert, um neu vorliegende Erkenntnisse zur Schädlichkeit von Lärm zu berücksichtigen und dadurch einen entsprechend höheren Schutz der Bevölkerung sicherzustellen. „Eine Überarbeitung der RLS-90 war erforderlich, um in erster Linie die Emissionsansätze auf den heutigen Stand zu aktualisieren.“ (Deutscher Verband für Lärmschutz an Verkehrswegen e.V.) Die neue RLS wurde am 31.10.2019 amtlich bekannt gemacht, die zugehörige Verordnung am 3.7.2020 im Bundesrat verabschiedet. Sie gilt für Planfeststellungsverfahren, die ab dem 1.8.2020 eröffnet wurden. Das vorliegende Planfeststellungsverfahren wurde wenige Tage vor dieser Frist eröffnet und fällt damit unter die 30 Jahre alte RLS aus dem Jahre 1990. So werden für die Bevölkerung von Tübingen beim Planfeststellungsverfahren für den Schindhaubasistunnel künftig andere Lärmschutzmaßstäbe gelten als für die Menschen im Steinlachtal.

Grundsätzlich wurden beim Lärm keine kumulativen Wirkungen mit den bestehenden Verkehrswegen berücksichtigt. Von besonderer Bedeutung scheint hier der Bereich des Nordrings

um Mössingen zu sein. Dieser verläuft zusammen mit der Bahntrasse parallel zur neu geplanten B27. Dies wird durch die kumulativen Wirkungen zu sehr hohen, weiterreichenden Verlärmungen führen als es im Lärmgutachten derzeit dargestellt ist. Auch die verbleibenden bzw. zusätzlich erzeugten Verkehrsbelastungen durch die neue Straße sind nicht mit dargestellt und vermitteln dadurch den Eindruck einer nicht vorhandenen Ruhe außerhalb der neuen Trasse. Dies gilt insbesondere für die Ortsdurchfahrt Ofterdingen sowie die Zubringer von Mössingen und Nehren, die L384 etc.. Die kumulativen Wirkungen müssen daher ebenfalls berücksichtigt und entsprechend betroffene Ortsteile auch mit in die Darstellung aufgenommen werden.

Als konkretes Beispiel ist die Karl-Jaggy-Straße in Mössingen zu nennen. Hier werden die Verkehrszahlen um 23%, die Belastungen im Schwerverkehr (>3,5t) um über 57% zunehmen (22_Verkehrsqualität.pdf, Seite 20). Selbst innerhalb Ofterdingens werden sich die Verkehrszahlen erhöhen, und zwar nicht am Rand, sondern direkt im Herz Ofterdingens: Entlang der Aspergstraße prognostizieren die Planungsunterlagen eine Zunahme des Verkehrs um 98,9% (22_Verkehrsqualität.pdf, Seite 20).

4. Die geplante Rastplatzanlage ist zu groß und falsch platziert.

Der national bedeutsame Wildtierkorridor bei Bad Sebastiansweiler, der durch das Waldstück Schlichten führt, soll mithilfe einer Grünbrücke erhalten bleiben. Zu diesem Waldstück führt das Sondergutachten zum Arten- und Biotopschutz aus: „Die höchste Bedeutung für Belange des Arten- und Biotopschutzes erlangt das Waldgebiet Schlichten westlich von Bad Sebastiansweiler. Dieses ist nach der 9stufigen Bewertungsskala von KAULE (1991) und darauf aufbauenden Skalen von RECK (1996) und TRAUTNER (2000) überregional bedeutsam (Wertstufe 8). Ausschlaggebend für die hohe Bewertung sind Vorkommen der landes- und bundesweit sehr seltenen Nymphenfledermaus, die den Komplex aus an Eichen reichen Altholzbeständen, naturnahen Fließgewässerabschnitten und Feuchtwaldstandorten sowohl als Nahrungshabitat, als auch Quartierstandort (Daten C. Dietz) nutzt.“ (19_4_1_Sondergutachten zum Arten- und Biotopschutz.pdf, Seite 5)

Wildtierkorridore sollen besonders scheuen, lärm- und lichtempfindlichen Arten (insbesondere Luchs und Wildkatze) als Wanderungskorridore dienen. Im Gebiet kommen zudem verschiedene licht- und lärmempfindliche Fledermausarten vor, insbesondere die deutschlandweit sehr seltene Nymphenfledermaus. Auch für diese und andere Fledermausarten soll die Grünbrücke als Leitstruktur und damit Querungshilfe über die B27 dienen.

Gleichzeitig soll aber in unmittelbarer Nachbarschaft zu diesem Wildtierkorridor eine Park- und Rastanlage mit Toilettenanlage gebaut werden, die insbesondere Lastkraftwagen für die Nacht zur Verfügung stehen sollen. In diesen Bereichen ist folglich nachts bzw. in den Abend- und Morgenstunden mit massiven Licht- und Lärmbelastungen durch Generatoren, Fahr- und Rangierbewegungen etc. zu rechnen. Beide Planungen – Grünbrücke und Parkplatz – passen überhaupt nicht zusammen. Der Parkplatz macht die geplante Grünbrücke praktisch sinnlos. Darüber hinaus wurden offenbar keine Standortalternativen entlang der B27 geprüft, die besser geeignet wären, weder innerhalb des Untersuchungsraums noch außerhalb, denn der Rastplatz muss nur auf der Gesamtstrecke der B27 untergebracht werden, nicht zwingend in diesem Untersuchungsraum. Eine Alternativenprüfung ist jedoch nach UVPG Pflicht.

Um Flächen zu sparen, sollte über eine Doppelnutzung der P+M-Parkplätze nachgedacht werden, die zusätzlich zu der Rastanlage ebenfalls Flächen in Anspruch nehmen.

Durch den Regionalverband Neckar-Alb wurde gefordert, bei der Planung die Nutzung der Damm- und Restflächen für Solarthermie und Fotovoltaikanlagen zu berücksichtigen. Dies ist nirgends zu erkennen und das obwohl die Parkplätze zwingend über E-Ladestationen verfügen sollten.

5. Die betroffenen Streuobstflächen stehen unter gesetzlichem Schutz (§33a NatSchG).

Ihr Erhalt liegt im überwiegenden öffentlichen Interesse. Die vielfältigen Bemühungen der Kommunen im Steinlachtal, ihre Bürger dazu zu motivieren, die Streuobstwiesen zu pflegen, aber auch die touristischen Angebote rund ums Streuobst („Mössinger Streuobstwegle“) zeigen, dass ein

hohes Interesse besteht, diese prägende Kulturlandschaft zu bewahren und nachhaltig zu nutzen. Gewachsene, jahrzehntealte Streuobstbestände aber lassen sich durch keine Ausgleichsmaßnahme ersetzen. Dabei ist noch nicht einmal die Neuanlage von Streuobstbeständen als Ausgleichsmaßnahme geplant, sondern nur das Anbringen zusätzlicher Nisthilfen. Allerdings sind Vögel und Fledermäuse nur die Spitze der Nahrungspyramide, die kleineren Lebewesen erhalten dadurch keinen neuen Lebensraum – und stehen folglich auch nicht mehr als Nahrungsquelle zur Verfügung.

Zudem sind die Streuobstwiesenbestände am Ehrenberg zum Teil als FFH-Gebiet „7520311 - Albvorland bei Mössingen und Reutlingen“ ausgewiesen. Dieses aus vielen Teilflächen bestehende FFH-Gebiet wird im Bereich zwischen Ofterdingen, Nehren und Mössingen seine Wertigkeit durch die Veränderung des Boden-Wasserhaushaltes, die Zerschneidung, Verinselung, Verlärmung und Beeinträchtigung durch Emissionen sowie die direkte Tötung bzw. Zerstörung des Lebensraums zahlreicher wertgebender Arten verlieren.

6. Der Artenschutz wurde nicht ausreichend berücksichtigt.

Der Landesnaturschutzverband geht davon aus, dass in dem betroffenen Gebiet mit hoher Wahrscheinlichkeit Hirschkäfer und Steinkrebse zu finden sein müssten. Im UVP-Bericht tauchen beide Arten nicht auf.

7. Die Ausgleichsmaßnahmen sind unzureichend.

Zwar wird versucht, über Ausgleichs- oder Tauschflächen die zerstörten Flächen ökologisch zu ersetzen. Dies ist in einem ökologisch bereits sehr hochwertigen Raum wie diesem jedoch kaum möglich. Außerdem sind die Ersatzflächen unzusammenhängend und liegen zerstückelt über die Landschaft verteilt.

Rein rechtlich können Zauneidechsen natürlich umgesiedelt werden, diese verlieren unter Stress allerdings ihren Schwanz, d.h. die umgesiedelten Spezies starten in einem völlig neuen Territorium stark geschwächt, das potenziell ohnehin bereits durch andere Artgenossen in Besitz genommen wurde.

Grünbrücken helfen Straßen zu überwinden – allerdings werden sie nach wie vor von den Tieren nur sehr bedingt und unterschiedlich gut angenommen.

8. Der Flächenverbrauch bei Natur und Landwirtschaft ist nicht akzeptabel.

„Boden ist eine wichtige Lebensgrundlage und eine nur bedingt erneuerbare Ressource. Er erfüllt vielfältige, für das Leben notwendige Funktionen. Für die Landwirtschaft ist die Fruchtbarkeit des Bodens ein entscheidender Faktor. Doch Boden und Landwirtschaft bedingen sich nicht nur gegenseitig. Böden sind auch für den Schutz von Wasser, Luft, Klima und Artenvielfalt besonders wichtig.“ (<https://www.nachhaltigkeitsrat.de/nachhaltige-entwicklung/landwirtschaft-flaechennutzung-und-bodenschutz/>, abgerufen am 28.9.2020) Dies betont der Rat für nachhaltige Entwicklung, der von der Bundesregierung berufen wurde und diese berät.

Daher hat die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie schon 2003 das Ziel ausgegeben, bis 2020 dürften "nur" noch 30 Hektar Fläche pro Tag neu versiegelt werden - mit dem Ziel 0 Hektar im Jahr 2050. Da aber bereits 2016 absehbar war, dass das 2020er Ziel nicht erreicht werden wird, wurde nachgebessert und das Ziel von 30 Hektar minus X für 2030 angestrebt. Der tägliche Hektar-Verbrauch lag 2018 indes immer noch bei 56 Hektar, davon etwa 15 ha täglich für Verkehrsflächen (https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/384/bilder/de_indikator_terr-03_suv_2020-07-13.png, abgerufen am 28.9.2020).

„Fläche“ wurde in der Fassung des UVPGs vom 20.7.2017 als zu berücksichtigendes Schutzgut mit aufgenommen (§ 2 Begriffsbestimmungen - (1) Schutzgüter im Sinne dieses Gesetzes sind ... 3. Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft) und ist seitdem als solches zu berücksichtigen. Diese Erhebung zum Schutzgut bezeugt die Erkenntnis auch in der Politik, dass Fläche endlich und nicht duplizierbar ist und Entscheidungen über jede Art der Beanspruchung sorgfältig abzuwägen

sind. Der Vermeidung und der Minimierung von Eingriffen kommen daher eine noch höhere Bedeutung zu. Dass diese gesetzliche Änderung jedoch keinerlei Auswirkung auf eine jahrzehntealte Planung wie die der Endelbergtrasse haben soll, ist erschreckend. Die Trassenvariante mit dem größten Flächenverbrauch wird forciert, dadurch werden über 100 ha Fläche zusätzlich für Ausgleichsmaßnahmen benötigt. Aber es gibt keine Möglichkeit, zusätzliche Fläche zu „erzeugen“, weder für Natur noch für die Landwirtschaft.

Der Schutz von landwirtschaftlichen Flächen sollte daher einen hohen Stellenwert haben – unter anderem auch, um die Versorgung mit regional erzeugten Lebensmitteln sicherzustellen. Ein Flächenverbrauch wie bei der geplanten Umfahrung Ofterdingens mit seiner immensen Neuversiegelung landwirtschaftlicher Böden ist nicht zu akzeptieren.

Die landwirtschaftlichen Flächen werden bei dieser Planung in doppelter Hinsicht in Mitleidenschaft gezogen: Zum einen durch die Neuversiegelung nebst Immissionen, zum anderen aber auch für Kompensationsflächen – wodurch den betroffenen Landwirten unter Umständen sogar die Lebensgrundlage entzogen wird. Es gehen wertvolle Produktionsflächen in einem unverhältnismäßigen Umfang für immer verloren. Im Untersuchungsraum sind alle Landwirte mehr oder weniger stark betroffen. Es werden rund 140 ha Acker- und Grünland verbaut oder durch Ausgleichsfläche entwidmet. Diese Flächen sind zum allergrößten Teil weg.

Dazu kommt, dass mit den Vorgaben des Regierungspräsidiums die Bewirtschaftung dieser Flächen zur Dienstleistung wird. Daher werden auf diesen Flächen keine sinnvollen Nahrungsmittel mehr wachsen. Vom Ertrag dieser Flächen können die Landwirte nicht leben.

Sinnvoll wäre in diesem Zusammenhang ein Flurneuordnungsverfahren, in dem ökologisch sinnvoll Maßnahmen zusammengelegt werden könnten, damit diese nicht nur auf ohnehin bereits verfügbaren oder noch zu erwerbenden Flächen erfolgen muss.

Um das Grundwasser zu schützen und Hochwasser zu vermeiden, müssten eigentlich mehr und mehr Flächen entsiegelt werden. Stattdessen werden mit der Endelbergtrasse wertvolle natürliche wie auch landwirtschaftliche Flächen dauerhaft zerstört.

9. Naherholung und Tourismus werden stark beeinträchtigt.

Das Naherholungsgebiet Endelberg geht vollständig verloren. Hierdurch wird die Gemeinde Nehren besonders betroffen, da sie zukünftig ringsum von Straßen umgeben sein wird, B27 im Westen und Süden, L384 im Osten, L394 im Norden. Es verbleibt ein Bereich von ca. 500 m im Südwesten, in dem die Bevölkerung freien Zugang zur Landschaft hat – bei starker Verlärmung durch die B27 neu versteht sich.

Das Steinlachtal verliert durch die Endelbergtrasse aber auch an touristischer Attraktivität. Wer mag schon entlang einer vierspurigen Trasse Spaziergehen, Wandern oder Radfahren? Auch schmälert der Blick auf die Trasse den Genuss beim Wandern auf den ausgewiesenen Premiumwegen.

10. Die Bürger:innen wurden nicht ausreichend beteiligt, eine Visualisierung fehlt bis heute.

Die Verwaltungen möchten die Bevölkerung „mitnehmen“, in aufwändigen Zukunftswerkstätten wird diskutiert, wohin die Reise gehen soll. Die Diskussion um die Endelbergtrasse ist sehr alt, Bürgerinitiativen gab es damals wie heute. Doch das „Mitnehmen“ der Mössinger Bürgerinnen und Bürger bestand lediglich aus einer Präsentationsveranstaltung am 25.6.2013 und einer am 14.3.2020. Eine sinnvolle Visualisierung des Verkehrsprojekts ist nicht vorhanden. So erhielt das Bündnis nachhaltige Mobilität Steinlachtal auch auf mehrfache Nachfrage von der planenden Behörde, dem Regierungspräsidium Tübingen lediglich drei Skizzen in schlechtester Qualität. Und das, obwohl die 3D-Daten für die gesamte Trasse beim Regierungspräsidium vorliegen. Bei jeder Windradplanung sind Visualisierungen gängiger Standard und Pflicht, Wirkungsradien werden ermittelt. Von jedem Kindergartenneubau werden wenigstens Skizzen der Wirkung im Raum erstellt, größere Bauwerke erhalten 3D-Modelle. Muss die Bevölkerung beim Bau einer vierspurigen Straße mitten durch Naturraum und Landwirtschaft nicht mit einer Visualisierung „mitgenommen“ werden?

Landschafts- und Ortsbilder des Steinlachtals werden unwiderruflich zerstört. Durch die massiven

Geländemodellierungen (12 Meter tiefe Einschnitte bei Endelberg) und Bauwerke (14 Brückenbauwerke, bis zu 15 Meter hoch) mit entsprechenden Dämmen und Wällen wird die Landschaft komplett verändert. Gewachsene, ablesbare Heimat wird zerstört. Die Ortseingänge von Mössingen und Ofterdingen verschwinden hinter einem Gewirr aus Auf- und Abfahrten. Die massiven Brückenbauwerke der autobahngleichen B27 neu, zerstückeln die Gewässer, die mit ihren Galerie- und Auwäldern als Leit- und Orientierungsbahnen in der Landschaft gedient haben, bis zur Unkenntlichkeit.