*Name*

*Straße*

*Postleitzahl/Wohnort*

Regierungspräsidium Tübingen

Referat 24

Konrad-Adenauer-Straße 20

72072 Tübingen

 *Datum*

# **Planfeststellungsverfahren für den Neubau der B 463 als Ortsumgehung von Albstadt-Lautlingen**

**Einwendung**

In § 15 Absatz 1 Bundesnaturschutzgesetz ist festgelegt:

„Der Verursacher eines Eingriffs ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zu­mutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, ge­geben sind.“

Die vom Regierungspräsidium Tübingen vorgelegte Planung der Ortsumfah­rung Lautlingen im Zuge der B 463 stellt eine in der heutigen Zeit unvertretbare Zerstörung von Umwelt und Natur dar und verletzt damit meine und die Rechte aller Bürger.

Der enorme Landschaftsverbrauch ließe sich bspw. mit der von den Lautlinger Bürgerinitiativen vorgeschlagenen Tunnellösung um über 10ha verringern.

Die Zerstörung der als schutzwürdig angesehenen Biotopkomplexe hauptsächlich im Gewann Reutenen kann nicht akzeptiert werden. Dort würden u.a. Lebensräume von Kreuzotter, Braunkelchen und Zauneidechse unwiederbringlich zerstört. Die in den Planfeststellungsunterlagen aufgeführten Ausgleichsmaßnahmen sind völlig unzureichend.

Die „Amtstrasse“ verstößt eklatant gegen Grundsatz 1.9 des aktuellen Landesentwicklungsplans, nach dem die natürlichen Lebensgrundlagen dauerhaft zu sichern sind: Die Naturgüter Boden, Wasser, Luft und Klima sowie die Tier- und Pflanzenwelt sind zu bewahren und die Landschaft in ihrer Vielfalt und Eigenart zu schützen und weiterzuentwickeln.

Der Eingriff in die ökologisch hochwertigen, kleinstrukturierten Hänge im Gewann Bühl und im Gebiet westlich der K 7151 nach Meßstetten mit ihrer hohen Artenvielfalt ist beträchtlich und sollte wie bspw. bei der Tunnellösung unterbleiben.

Die in den Planfeststellungsunterlagen ausgewiesenen Ausgleichsmaßnahmen (Rückbau der gegenwärtigen Überholspur Ortsausgang Richtung Ebingen, Böschungsbepflanzungen usw.) sind völlig unzureichend. Ausgleichsflächen in Stetten a.k.M und Pfeffingen können für die Lautlinger Bürger und ihre Gäste den Verlust von Naherholungsflächen in unmittelbarer Ortsnähe nicht ersetzen. Die in den Planfeststellungsunterlagen ausgewiesenen Ausgleichsflächen befinden sich zu einem großen Teil nicht im Besitz des Bundes und können, falls sie nicht verkauft werden, nicht als Ausgleichsflächen genutzt werden.

Rund um Lautlingen wird eine Vielzahl landwirtschaftlich nutzbarer Flächen zerstört. Landwirtschaft wird in der Folge nahezu unmöglich. Diese Flächen werden derzeit überwiegend nach den Prinzipien des ökologischen Landbaus bewirtschaftet.

Bisher vom Verkehrslärm weitgehend unberührte Wohngebiete wie Unter der Burg, Risslingerstraße, Tierbergerstraße, Eisbachstraße, Austraße und Siedlerstraße werden durch die Amtstrasse neu und teilweise massiv durch Verkehrslärm beeinflusst.

In den Planfeststellungsunterlagen wird in der Plausibilisierung der Variantenent-scheidung ab Seite 99 wortreich die Einhaltung des Schutzguts „Menschen, Gesundheit“ im Plangebiet abgehandelt:

„Das Plangebiet ist aufgrund seiner besonderen Naturausstattung und des hohen Erlebniswertes von **besonderer Bedeutung** für die landschaftsbezogene Erholung.

Siedlungsnahe Bereiche in einer Entfernung bis zu 750 m (fußläufige Entfernung) um die Wohn- und Mischgebietsflächen mit ausreichender Zugänglichkeit liegen in den Flächen der landwirtschaftlichen Flur sowie den Waldflächen des gesamten Plangebietes.“

Die Amtstrasse verstößt eklatant gegen das Schutzgut „Menschen, Gesundheit“, da sie die wichtigsten Naherholungsgebiete Lautlingens für die Lautlinger Bürger aber auch für alle Besucher zerstört.

Trotz der vom Landesamt für Geologie festgestellten Gefährdungen sind tiefe Einschnitte und Dammbauwerke in rutschgefährdetem Hanggelände geplant. Die Erosionsgefahren werden bei der Planung weitgehend ignoriert.

Das geplante, 30m hohe und 300m lange Viadukt im Meßstetter Tal stellt eine Landschaftszerstörung ersten Ranges dar. Der Bau dieses Viaduktes erfolgt wider besserem Wissen in erdbebengefährdetem Untergrund.

Das Viadukt weist einen nach den Richtlinien unzulässigen Radius auf. Dadurch muss die Verkehrsgeschwindigkeit im Bereich des Viadukts auf 70km/h begrenzt werden. Ein wesentlicher Nutzen der Amtstrasse, die Verkehrsbeschleunigung, wird dadurch deutlich reduziert.

Die Amtstrasse zerstört nahezu vollständig das bestehende Wegenetz im Süden Lautlingens. Der Zugang zu den wichtigsten Naherholungsgebieten, die sowohl von Einheimischen als auch Gästen genutzt werden, wird enorm erschwert oder unmöglich. Dies unterbliebe bspw. bei der Tunnellösung ebenso wie die Zerstörung der Naherholungsgebiete im Bereich Bühl (Skilift) und Hossinger Weg.

Sollte es zur Erschließung des Gewerbegebietes Hirnau kommen, entsteht durch die Anbindung bei der Tunnellösung im Bereich des Stettbachtales ein deutlich geringerer Verlust an Flächen als bei der Amtstrasse.

Das geplante Gewerbegebiet Hirnau, dessen Erschließung eng mit dem Bau der Amtstrasse verbunden ist, stellt eine starke Beeinträchtigung der Freizeiteinrichtung Badkap und dem dazugehörigen Campingplatz dar.

Die von der Stadtverwaltung Albstadt in Auftrag gegebene Bedarfsstudie zum Gewerbeflächenbedarf lässt die Notwendigkeit der Erschließung des Gewerbegebiets Hirnau als zweifelhaft erscheinen (Rückmeldung 119 von 575 Betrieben; ermittelter Flächenbedarf kurz und mittelfristig 7,2 ha; die meisten Betriebe wollen am gegenwärtigen Firmensitz erweitern). Weder wurden der beschlossene Gewerbepark Zollernalb, an dem Albstadt zu 24% beteiligt ist (entspricht ca. 11 ha) noch der bevorstehende Wandel durch Industrie 4.0 und Homeoffice berücksichtigt. Ohne Hirnau verliert die Amtstrasse einen großen Teil ihrer Rechtfertigung.

Der Erdmassenvergleich zwischen den beiden Trassen fällt eindeutig zu Gunsten der Tunnellösung aus. Während bei der Tunnellösung keine Abfuhr von überschüssigen Erdmassen erforderlich ist, da der Abtrag (ca. 100.000m3) und der Tunnelaufbruch (ca. 70.000m3) in einen Lärmschutzwall eingebaut werden, ist bei der Amtstrasse ein Erdabtrag von ca. 472.000m3 erforderlich. Davon werden ca. 203.000 m3 wieder aufgetragen. Die verbleibenden ca. 269.000m3 (rd. 24.000 LKW-Ladungen) müssen abgefahren werden.

Durch den Bau der Amtstrasse auf überwiegend rutschgefährdetem Untergrund besteht ein erhöhtes Risiko von Straßenschäden und notwendigen Sperrungen, wenn diese beseitigt werden müssen.

Die Amtstrasse geniest in der Bevölkerung nur geringe Akzeptanz. Die eklatante Zerstörung von Natur und Umwelt lässt eine Vielzahl von Einwendungen und später, falls notwendig, Klagen erwarten.

Mit Beschluss vom 25.10.2017 hat der Verkehrsausschuss des Landtages Baden-Württemberg das Regierungspräsidium Tübingen aufgefordert, die vom Ing.-Büro Müller im Mai 2017 vorgelegte Variante angemessen zu prüfen. Die Pläne dieser Tunnellösung wurden dem Regierungspräsidium mit Schreiben von RA Dr. Lieber im Auftrag der Bürgerinitiative mit Datum vom 30.10.2017 nochmals übersandt. Im Anschreiben wurde das RP Tübingen aufgefordert, diese Variante zu prüfen. In einem Schreiben des Regierungspräsidiums vom 07.12.2017 an Herrn Dr. Lieber wurde eine Prüfung zugesagt. Lt. Planfeststellungsunterlagen ist eine derartige Variantenprüfung bisher nicht erfolgt.

Die starken Niederschläge vom 28.06. 2021 haben im Ortskern von Lautlingen zu Überschwemmungen mit Sachschäden geführt (Meßstetter Talbach). In den Planfeststellungsunterlagen ist im Abschnitt Plausibilisierung der Variantenentscheidung auf Seite 134 zu lesen: *„Im Falle von starken, langanhaltenden Niederschlägen kann es zu einem weiteren Aufsättigen der Lockergesteinslagen kommen, was zu einer Verschlechterung des Hanggleichgewichts führen kann*“ (LGRB 2016: 5 (1a)). D.h., die Gefahren von Rutschungen und Überschwemmungen im Ortskern werden durch den Bau der Amtstrasse deutlich erhöht, zumal Meteorologen zukünftig die Häufung von Starkregenereignissen erwarten. Die direkte Ableitung des Oberflächenwassers an Einschnitten und die dauerhafte Absenkung des Grundwasserspiegels führen zu nicht vorhersehbaren Umweltrisiken. „Besteht wissenschaftliche Ungewissheit über umweltrelevante Ursachenzusammenhänge, schließt die durch Art. 20a GG dem Gesetzgeber auch zugunsten künftiger Generationen aufgegebene Sorgfaltspflicht ein, bereits belastbare Hinweise auf die Möglichkeit gravierender oder irreversibler Beeinträchtigungen zu berücksichtigen.“ (Beschluss Bundesverfassungsgericht 1. Senat vom 24.03.2021).

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist auf Seite 13 zur Amtstrasse nachzulesen, dass der CO2-Ausstoss durch den Bau der Amtstrasse deutlich ansteigen wird. Das Bundesverfassungsgericht hat in seinem Urteil vom 29.04.2021 den Gesetzgeber verpflichtet, die Verminderung der Treibhausgasemissionen zu beschleunigen. Das Bundesverfassungsgericht formuliert, „dass mit der Emission von Treibhausgasen nahezu alle Bereiche des menschlichen Lebens verbunden sind und praktisch jegliche Freiheit potentiell betroffen ist“. Die Amtstrasse steht hierzu im Widerspruch. In den Planfeststellungsunterlagen (UVP S. 107) wird die Berechnung aus dem Bundesverkehrswegeplan, angesichts des vermuteten verbesserten Verkehrsflusses durch die Amtstrasse, zwar in Frage gestellt, aber keineswegs durch exakte Berechnungen widerlegt.

Die Amtstrasse verläuft im Gewann Bühl oberhalb des Ortskerns. Dadurch werden die freiwerdenden Schadstoffe und Feinstäube über einer großen Zahl der Häuser dort niedergehen. Bisher unbelastete Wohngebiete werden neu betroffen.

*Ort, Datum*

*Unterschrift*