

An das
Regierungspräsidium Karlsruhe
Referat 24 Planfeststellung
Schloßplatz 1-3
76131 Karlsruhe

über die
Gemeinde Niefern-Öschelbronn
Friedenstraße 11
75223 Niefern-Öschelbronn

24-0513.2 (A75b/A8)

Einwendung gegen die Planfeststellung zum Ausbau der Autobahn A8 zwischen der Anschlussstelle Pforzheim-Süd und Pforzheim-Nord (Enztalquerung)

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir machen folgende Einwendungen geltend:

1. Die **Gradiente der Fahrbahn** lässt sich ohne großen Aufwand im Bereich von Kieselbronn, Niefern-Vorort und Eutingen auf eine Längsneigung von **unter 5%** absenken. Lärmbeschallung und Emissionen werden durch diese Maßnahme reduziert.
2. Steilwälle, Hangbefestigungen und Mauern auf der **Kieselbronn gegenüberliegenden Hangseite des Ausbauabschnittes sind hochschallabsorbierend** (nach dem Stand der Technik zur Zeit der Bauausführung > 8 dB(A)) **auszuführen**. Hierdurch kann vermieden werden, dass Schallemissionen von dieser Hangseite reflektieren und auf die Bebauung des Ortes Kieselbronn einwirken und nachfolgend zu einer Erhöhung des Lärmpegels führen. Die Wirkung der restlichen Schallreflektion ist in der schalltechnischen Berechnung darzustellen.
3. Die für den Schutz von Eutingen und Niefern-Vorort geplante Einhausung ist mit einer Länge von mind. 900m auszuführen. Die Einhausung muss bis zur Enzbrücke verlängert werden, um einen optimalen Lärmschutz für Niefern-Vorort und Eutingen zu gewährleisten. Die zulässigen Lärmgrenzwerte sind nach der derzeitigen Planung im Bereich von Niefern-Vorort und von Eutingen an vielen Gebäuden um bis zu 6-7 dB(A) überschritten.

Eine verlängerte Einhausung bietet folgende Vorteile:

- Nachhaltige Verbesserung der Lebensbedingungen
- Deutliche Lärmreduzierung

- Bessere Besonnungs- und Sichtverhältnisse
- Reduzierte Bodenversiegelung und verminderter Eingriff in das Schutzgut Boden
- Geringere Feinstaubbelastung
- Verbesserung in Luft und Klima
- Verbessertes Landschaftsbild
- Geringerer Eingriff in das FFH-Gebiet DE 7018-342 „Enztal bei Mühlacker“
- Kostenneutrale Lösung, da teure Schall- und Lärmschutzwände entfallen und Rettungswege westlich der Einhausung bereits vorhanden sind.
- Unzumutbare teure und aufwändige Schallschutzwandsysteme können entfallen
- Verbesserung der Nachhaltigkeit der techn. Lösung bei künftiger Lärmzunahme

Die erheblichen Beeinträchtigungen durch die bisherige Planung werden durch eine verlängerte Einhausung reduziert.

4. Es ist zu berücksichtigen, dass die Baumaßnahme unter Einbeziehung der begleitenden Maßnahmen in Form des B10-Ausbaus und des Ausbaus der Tank- und Rastanlage Enztal nach derzeitigen Erkenntnissen eine Flächenversiegelung von 29,3 ha (A8 = 24,3 ha, B10 = 1,5 ha, Tank- und Rastanlage = 3,5 ha) mit allen Konsequenzen für Oberflächenwasser sowie Frisch- / Kaltluftversorgung nach sich zieht. Bereits vor diesem Hintergrund ist jede sich bietende Gelegenheit einer Reduzierung des Flächenverbrauchs zu ergreifen. Deshalb ist eine **Begrünung der langen Einhausung** erforderlich und das Schutzgut Boden zu schonen.
5. Die Portale an **der Überdeckelung sind hochschallabsorbierend** auszuführen. Dies gilt auch für die Flügel- und Steilwände, die an den Eingangsbereichen der Überdeckelung ausgeführt werden müssen. Auch an diesen Stellen muss vermieden werden, dass Schallemissionen reflektiert und in unnötiger Weise auf die Bebauung mit einer Erhöhung des Lärmpegels einwirken. Maßgeblich für die Ausführung sind bestmögliche technische Standards zum Zeitpunkt des Baubeginns.
6. Für die **Abwägung** ob die Autobahn in einem **Einschnitt** (aktive Schallschutzmaßnahmen) oder in einem **Tunnel** bzw. einer **Einhausung** zu führen ist, ist der vom Bund eingeführte Erlass „Leitfaden für die Planungsentscheidung Einschnitt oder Tunnel“ für die Beurteilung heranzuziehen. Im Einführungsschreiben vom 16.9.1998 (Az.: 66-3944.52/30) heißt es:

Mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 25/1998 hat das Bundesministerium für Verkehr den "Leitfaden für die Planungsentscheidung Einschnitt oder Tunnel" bekanntgegeben (veröffentlicht im Verkehrsblatt, Heft 16/1998 vom 31.08.98).

Der "Leitfaden für die Planungsentscheidung Einschnitt oder Tunnel" und das o.a. ARS sind bei Planungen von Bundesfern- und Landesstraßen anzuwenden.

Der "Leitfaden für die Planungsentscheidung Einschnitt oder Tunnel" ist beim Verkehrsblatt-Verlag (Dokument-Nr. B 5004), Hohe Straße 39, 44139 Dortmund, zu beziehen. Ein Exemplar des "Leitfadens", Ausgabe 1998, ist für die Regierungspräsidien und das Landesamt für Straßenwesen beigelegt.

Der Erlass bindet die Verwaltung in ihrem Handeln.

Sowohl dieser Erlass wurde bei der Aufstellung der Planungsunterlagen nicht beachtet, ebenso die hinter dem Erlass stehende Absicht, Abwägungsentscheidungen transparent und nachvollziehbar zu machen. Es fehlt an der erforderlichen Entscheidungsmatrix. In den Unterlagen für die Planungsunterlagen wird nur verbal und lapidar darauf abgestellt, dass eine lange Einhausung zu teuer und somit für den Bauherren nicht akzeptabel sei. Die positiven Effekte einer langen Einhausung auf die Belange von Natur, Landschaft und die dort wohnenden Menschen wurden nicht ausreichend gewürdigt. Es wurden somit nicht alle Abwägungsunterlagen vorgelegt, die für eine Entscheidung erforderlich sind.

7. Im Bereich der **B10-Brücke** sind die Autobahn sowie die Ein- und Ausfahrt ebenfalls mit **Schallschutzmaßnahmen** (z. B. Wände oder Gabionen) zu versehen. Die Kosten für diese Maßnahmen sind bezogen auf die gesamten Ausbaurkosten relativ gering.
8. Die **Gradiente lässt sich vom südlichen Beginn der Baustrecke bis zur Anschlussstelle PF-Ost** auf bis zu 4,5% Längsneigung absenken. Der Geländeeinschnitt bei der bestehenden Tank- und Rastanlage beträgt dann ca. 13,5 m. Die Realisierung eines solchen Einschnitts ist aus technischer Sicht und auch im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Hydrogeologie möglich. Die bestehenden Buntsandsteinlagen werden beim Ausbau in jedem Fall angeschnitten. Ob die Schichten gering oder stärker angeschnitten werden ist ergebnisgleich. Der Einschnitt in dieser Tiefe ist auch deshalb möglich, weil die Planfeststellung für die Raststätte seit 23.1.2012 offengelegt ist und diese damit keinen Fixpunkt mehr darstellt. Lage, Höhe und Standort der Tank- und Rastanlage Enztal sind ergebnisoffen zu prüfen.
Das Planfeststellungsverfahren ist entgegen den Ansagen des RP im Schreiben vom 5.12.2011 an Leise A8 e.V. inzwischen offengelegt (!).
9. Zur Verbesserung des Schallschutzes ist zwischen dem **südlichen Baubeginn und der Tank- und Rastanlage ein Lärm- und Sichtschutzwall** zu planen und zu realisieren, der eine direkte Sichtbeziehung der Wohnbebauung in Öschelbronn und in Niefern auf die Autobahn verhindert. Ein solcher mit Buschwerk bepflanzter Wall hat auch erhebliche positive Auswirkungen im Hinblick auf die Abgas- und Staubemissionen der Autobahn in Richtung Wohnbebauung. Ein solcher Lärm- und Sichtschutzwall kann kostenneutral realisiert werden, denn überschüssiger Erdaushub kann dort untergebracht werden. Es ist auch möglich, einen solchen Wall als Ausgleichsmaßnahme zu verwenden.
10. Die **Verkehrszahlen für die Berechnung** der Verkehrsbelastung und des Schadstoffausstoßes basieren auf einer Schätzung für das Jahr **2025**. Die für das Planfeststellungsverfahren angenommenen Verkehrszahlen sind zu niedrig. Die Prognose ist zudem in weiten Teilen nicht substantiiert nachvollziehbar. Die Zunahme des Verkehrs fällt in den nächsten Jahren stärker aus als in den Unterlagen der Planfeststellung dargestellt. Die zukünftigen Verkehrszahlen müssen auf einer sachgerecht anzunehmenden Basis von der Planungsbehörde neu ermittelt und in die Berechnungen eingebracht werden. Bei der Berechnung der Verkehrszahlen lässt das Regierungspräsidium die vom Land Baden-Württemberg im Dezember 2009 gefertigte Straßenverkehrsprognose 2025 völlig außer

Acht. Dies ist willkürlich. Die in der Untersuchung des Landes prognostizierte Verkehrszunahme wird deutlich stärker ausfallen als die Verkehrszahlen, die das Regierungspräsidium der Planung zugrunde gelegt hat. In der Untersuchung heißt es bei der Darstellung des Ergebnisses: „Die Verkehrsmengen in der Nacht steigen stärker an als am Gesamttag, insbesondere der Schwerverkehr wird auf Autobahnen mit +69% gegenüber der Analyse in der Nacht deutlich zunehmen und für die Planung zukünftig noch relevanter sein.“ Die sich aus höheren Verkehrszahlen ergebenden Belastungen sind bei der Planung und beim Schallschutz zu berücksichtigen. Hierbei muss insbesondere der Schwerverkehrsanteil sachgerecht berücksichtigt werden.

Anfang Januar 2011 wurden Vertreter des Regierungspräsidiums von Mitgliedern der Leise A8 e.V. im Rahmen eines Bürgergesprächs auf die Notwendigkeit hingewiesen, die **Straßenverkehrsprognose Baden-Württemberg 2025** im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für die **schalltechnische Untersuchung** zugrunde zu legen. Dies hätte bei der Überarbeitung der Planunterlagen und der schalltechnischen Berechnung zwingend geschehen müssen. Mit Schreiben vom 23.6.2009 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) den Ländern zur Einführung bekannt gegeben (ARS 7/2009). Diese Vorgaben hätten gemäß Einführungserlass des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr vom 13.04.2010 zu den RAA zwingend beachtet werden müssen. Der Einführungserlass bezieht sich auf den Neubau, Erweiterungen sowie den Um- und Ausbau von Autobahnen.

Im Erlass (Seite 2, letzter Absatz) ist die Forderung des Vereins deutlich artikuliert:

Der technischen Planung - insbesondere der Wahl des geeigneten Querschnittes - ist grundsätzlich die aktuell zur Verfügung stehende Verkehrsprognose zugrunde zu legen. Hierzu wird auf die Verkehrsprognose des BMVBS („Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“, FE 96.0857/2005 vom 14.11.2007, www.bmvbs.de/Verkehr/Integrierte-Verkehrspolitik_3018/Verkehrsprognose2025.htm) verwiesen. Die Ergebnisse liegen beim BMVBS als jährliche Güter- und Personenverkehrsströme auf Kreisregionsebene vor und sind als Grundlage in die Straßenverkehrsprognose Baden-Württemberg 2025 eingeflossen. Es ist beabsichtigt, letztere demnächst bekannt zu geben. Damit wird sich die explizite Verwendung der Prognose des Bundes erübrigen können.

Die Straßenverkehrsprognose Baden-Württemberg 2025 ist zwischenzeitlich bekannt gegeben. Die Planfeststellungsbehörde hat auf ihre Anwendung vorsätzlich verzichtet, da die Straßenverkehrsprognose Baden-Württemberg 2025 deutlich höhere Prognoseansätze beinhaltet. Diese Ansätze würden das der Planung zugrunde liegende Lärmschutzkonzept sprengen und zu gänzlich anderen Lösungsansätzen zwingen.

Es ist bereit heute erkennbar, dass sich durch Gewerbeansiedlungen (z. B. Amazon, Möbelhäuser) im Bereich der Ausfahrt PF-Nord das Schwerverkehrsaufkommen signifikant erhöhen wird. Zusätzlich ist im Anschluss an den Vollausbau der A8 durch Umverlagerung des Verkehrs mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen.

Eine im Erörterungstermin im Jahr 2005 als Basis für weitere Planungen zugesagte unabhängige Berechnung der Prognosewerte für die Verkehrsbelastung liegt bis heute nicht vor. Diese ist wie zugesagt vorzulegen.

11. Befreiungen und Abweichungen von Richtlinien und Erlassen müssen im Verfahren dokumentiert werden.
12. Bei der Verwendung von **offenporigem Asphalt** als Maßnahme des aktiven Lärmschutzes hat die Planungsbehörde durch Maßnahmen der Qualitäts- und Rechtssicherung verbindlich im Planfeststellungsbeschluss sicherzustellen, dass die rechnerisch angenommene Lärmreduzierung auf Dauer sichergestellt wird.

Bei der schalltechnischen Untersuchung darf im Bereich von Steigungsstrecken nur ein Abschlag von 3 dB(A) berücksichtigt werden.

13. Die Realisierung des **Ausbaus der A8 und der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Enztal** stehen in engem **sachlichem, zeitlichem und räumlichem Zusammenhang**. Es ist daher erforderlich, dass die Auswirkungen des Ausbaus beider Maßnahmen einheitlich und gesamtheitlich betrachtet und bewertet werden. Für eine gesamtheitliche Betrachtung der Auswirkungen beider Verfahren ist die Durchführung eines einheitlichen Planfeststellungsverfahrens für beide Maßnahmen erforderlich. Nur so ist es möglich, dass die Planfeststellungsbehörde eine Entscheidung über die Trassierung der A8 in diesem Ausbauabschnitt **ergebnisoffen und sachgerecht** treffen kann.

Neben der Planung der A8 soll auch der Ausbau der **Bundesstraße B10** erfolgen. Die Realisierung der drei Maßnahmen stehen in engem sachlichem, zeitlichem und räumlichem Zusammenhang. Es ist daher erforderlich, dass die Auswirkungen des Ausbaus beider Fernstraßen einheitlich und gesamtheitlich betrachtet und bewertet werden.

Neben den fachlich-technischen Einwendungen stehen auch solche verfahrensrechtlicher Art:

Die Planfeststellung des Autobahnabschnitts Enztalquerung ist - wie an anderen Stellen bereits vermerkt - eng verknüpft, wenn nicht gar abhängig von Festlegungen, welche zu treffen sind in Bezug auf die Tank- und Rastanlage Enztal, die kreuzende B10 sowie die kreuzende Bahnlinie Pforzheim-Mühlacker.

Im Rahmen des bisherigen Planfeststellungsverfahrens für die kreuzende B10 (Offenlage vom 20.10.2008) wird bereits darauf verwiesen, dass *„Ein Teilabschnitt der Ausbaustrecke im Baufeld des geplanten sechsstreifigen Ausbaus der A 8 zwischen Wurmberg und Anschlussstelle (AS) Pforzheim/Nord liegt und im Zuge der Ausbauplanung zur A 8 planerisch aufgearbeitet wird“*. (vgl. ‚Zusammenfassung der Umweltauswirkungen gemäß § 6 UVPG‘ Abschnitt 2 – Dokument zur Planfeststellung des genannten B10 Abschnitts).

Feststellungen hinsichtlich der Bahnlinie unter schallemissionstechnischen Gesichtspunkten fehlen gänzlich.

Es kommt das Konzentrationsprinzip nach dem LVwVfG zur Anwendung. Soweit man im Hinblick auf die Gesamtlärmemissionen im Bereich der Baumaßnahme BAB 8 die Notwendigkeit einer Einbeziehung der Bahnlinie bejaht (fällt in den Zuständigkeitsbereich des EBA) befände man sich im Anwendungsbereich des § 78 LVwVfG.

Leise A8 e.V. ist der Auffassung, dass eine Entscheidung für diese Vorhaben wegen des bestehenden funktionalen Zusammenhangs notwendigerweise in einem Verfahren erfolgen muss. Die Tank- und Rastanlage sowie der Ausbau der Autobahn A8 stehen in unmittelbarem engem zeitlichen, sachlichen und räumlichen Zusammenhang. Sie sind nicht entkoppelbar. Es ist ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

In den Planfeststellungsunterlagen zum Ausbau der Tank- und Rastanlage heißt es u.a. im schalltechnischen Bericht auf Seite 13 hierzu:

Eine T+R -Anlage ist als Bestandteil der Autobahn zu betrachten und unterfällt somit der 16. BImSchV [5]. Damit ergeben sich nach unserer Auffassung folgende Beurteilungskriterien:

Sowohl bei einem Neubau der Rastanlage als auch bei einer Erweiterung der bestehenden Anlage wird dieses als „erheblicher baulicher Eingriff“ betrachtet und ist daher auf „wesentliche Änderung“ zu prüfen.

Da die T+R -Anlage und die Autobahn als zusammengehörig betrachtet werden, sind in beiden Fällen die Lärmimmissionen mit Berücksichtigung der Hauptfahrbahn der Autobahn zu bestimmen.

In den Planfeststellungsunterlagen für die Autobahn A8 wurde der Lärm aus dem Bereich der Raststätte nicht gemeinsam betrachtet. Die Lärmwerte sind zu addieren.

14. Gebäude, welche durch aktiven Lärmschutz nicht ausreichend geschützt werden können, sind in den Planunterlagen zu kennzeichnen. Den betroffenen Eigentümern ist in den Planfeststellungsunterlagen aufzuzeigen, welche Schutzmaßnahmen in welcher Höhe bezuschusst oder gefördert werden (Fenster, Lüftung, Dach, Wand usw.). Die Förderbehörde ist zu benennen.
15. Auf Basis der vom Regierungspräsidium gefertigten und offen gelegten Unterlagen und Gutachten ist es bisweilen nicht möglich, eine sachgerechte und rechtsstaatlichen Anforderungen genügende ergebnisoffene Abwägung zwischen den höheren Baukosten für die Verlängerung der Einhausung, dem Rechtsanspruch der Anwohner auf einen ausreichenden aktiven Lärmschutz und den Verbesserungen für Natur- und Umwelt durch eine verlängerte Einhausung vorzunehmen.

Wie mit der Einhausung, verhält es sich auch mit der nicht abgesenkten Gradienten der Autobahn im Bereich der Tank- und Rastanlage Enztal. Auch für diesen Abschnitt sind die Begründung und die Abwägungsunterlagen bezüglich des Verzichts auf eine weitere Absenkung nicht hinreichend.

Die vorgelegten Gutachten nehmen nur pauschale verbal-argumentative Schlussfolgerungen vor ohne diese hinreichend substantiiert zu belegen. Gutachten haben jedoch neben den Anforderungen an ihre Lesbarkeit und allgemeinen Verständlichkeit, auch nachvollziehbar und nachprüfbar zu sein. Dies setzt voraus, dass die Gutachten nach zeitgemäßen Methoden gefertigt sind, die objektive und nachvollziehbare Schlussfolgerungen zulassen. Zeitgemäße, solche komplexen Sachverhalte objektivierende Bewertungsmethoden und Bewertungsmaßstäbe bietet insbesondere die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) an.

Wir freuen uns, wenn unsere Anregungen in der vorgelegten Planung berücksichtigt werden.

Mit freundlichem Gruß

Leise A8 e.V.
Gez. Vorstand