

12.09.2018

Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren für den sechsstreifigen Aus- und Neubau der Bundesautobahn A8 Karlsruhe – München zwischen Mühlhausen und Hohenstadt

Teil 1: Allgemeine Belange:

- 1.1 *Gegen die Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens als 2. Planänderungen wehren wir uns und fordern ein komplett neues Verfahren. Die umfangreichen Änderungen machen dies erforderlich. Die vorgelegten Unterlagen sind für Laien verwirrend und somit unverständlich. Sie verhindern dadurch eine angemessene Öffentlichkeitsbeteiligung. Wir sind in unseren Rechten hierdurch beeinträchtigt.*

- 1.2 *Es wird gefordert, die E-Trasse aus dem Verfahren auszuschließen, bzw. den Planfeststellungsantrag zurückzuweisen. Die einzige Argumentation für die Trasse ist eine veraltete Wirtschaftlichkeitsbetrachtung (ca. 25 Jahre alt), die den heutigen naturschutzrelevanten und umweltrechtlichen Belangen nicht gerecht wird. Die Bevorzugung der E-Trasse basiert auf einer reinen Verkürzung der Fahrzeit und angeblich geringeren Unterhaltskosten. Die E-Trasse beeinträchtigt jedoch die Menschen und die Natur mehr als die Trassenalternativen, insbesondere die K18-Trasse.*

Umfahrungen wie die A96 (München, 20 km Umweg) oder die A8/A81 (Stuttgart, mindestens 10 km Umweg) wurden gebaut, um Anwohner und Umwelt zu schützen.

Bei der E-Trasse werden die Anwohner und die Umwelt nicht geschont, da heißt es „ohne Rücksicht mitten durch“.

Aus diesem Grund fordern wir die Überarbeitung der Wirtschaftlichkeitsberechnung unter Einbeziehung der monetären Belastungen für die Umwelt und die Anwohner.

- 1.3 *Das Verfahren ist dahingehend zu beanstanden, dass die bisherige von der BI eingebrachte K-Trasse nach heutiger Sicht erstens aufgrund leicht widerlegbarer Gründe, siehe nachfolgende Erläuterungen der BI dazu, sehr frühzeitig ausgeschlossen wurde. Zweitens wurde die K-Trasse im vorherigen Verfahren solange „optimiert“, nach unserer Sicht verschlechtert und verteuert, bis sie bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der Trassen keine Chance mehr hatte.*

Das RP ist seiner Pflicht, die K-Trasse objektiv zu prüfen, nie nachgekommen.

Wir fordern eine objektive Prüfung der bisherigen Kompromiss-Trasse (K-Trasse) bzw. der neuen K18-Trasse (Kompromiss-Trasse 2018).

Teil 2: Planerische und sonstige Belange

In den nachgenannten Panfeststellungsunterlagen wird beschrieben:

2.1 Erläuterungen zu den Änderungen der 2. Planänderung – (Quelle: 24 pfv A8alb 00 Erläuterungen)

Unterlage 0nc (Datei: U00_00nc_Erläuterungen_PAE2)

Ausbau der Bundesautobahn A 8 Karlsruhe – München Streckenabschnitt Mühlhausen – Hohenstadt Bau-km 10+900 – 18+478

2.1.1 Seite 6

Allerdings beträgt die Längsneigung der beiden geplanten Tunnel jeweils konstant 3,5 % und liegt damit über dem empfohlenen Maximalwert von 2,5 %. Die Berücksichtigung der in den RAA 2008 vorgegebenen maximalen Längsneigung von 3,0 % würde den Tunnel Drackenstein um rd. 53 Mio. € verteuern.

Wir fordern, dass der hier gewählte Maßstab einer „vernünftigen Richtlinienanwendung“ das Gesamtverfahren (also auch die Alternativenbewertung) bestimmt. Wir verweisen auf den Panfeststellungsbeschluss zur A8 – Enztalquerung!

2.1.2 Seite 7

Ausgehend von einem aus betrieblicher Sicht zwingend notwendigen Tunnelquerschnitt von mindestens RQ 36t+ wurden die Mehrkosten für den Tunnelquerschnitt mit Seitenstreifen (RQ 36T) bewertet. Die erforderlichen Investitionsmehrkosten eines Tunnels mit Standstreifen (RQ 36T) gegenüber einem brandschutztechnisch ertüchtigten Tunnelquerschnitt ohne Standstreifen (RQ 36t+) sind gerechtfertigt. Der damit verbundene volkswirtschaftliche Nutzen überwiegt die erhöhten Investitionsaufwendungen – nicht zuletzt auch aufgrund der langen Nutzungsdauern bei Tunnelanlagen von 110 Jahren – bei weitem. Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme ist insoweit sichergestellt.

Wo ist die Berechnung, sie ist den Unterlagen nicht zu entnehmen. Wir können die Erforderlichkeit dieses Tunnelquerschnitts (Ausbruchmassen/Deponie, Energieeinsatz/CO₂) nicht nachvollziehen und bestreiten die Erforderlichkeit. Wir bitten um Nachreichung von Unterlagen.

2.1.3 Seite 12, Unterlage 12.7: Umweltverträglichkeitsstudie zur Trassenauswahl

Der neue umweltfachliche Beitrag zu den modifizierten Varianten (Unterlage 12.7nc) bezieht sich auf die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zur Trassenauswahl (Ingenieurbüro Blaser, September 2003). Deshalb wurde die bisher nicht ausgelegte UVS 2003 als Unterlage 12.7 mit in die Unterlagen aufgenommen. Dabei ist zu beachten, dass die UVS 2003 den damaligen Planungsstand wiedergibt und die damaligen Planfälle mit bzw. ohne Mautstation untersucht. Außerdem war die Festlegung der FFH-Gebiete zum Zeitpunkt der UVS 2003 noch nicht abgeschlossen, d.h. es gab nur Gebiete der Melde- und Nachmeldekulisse.

Es wird gefordert, das Planfeststellungsverfahren (PFV) einzustellen. Die Umweltverträglichkeitsstudie zur Trassenwahl 2003 beweist, dass die E-Trasse die ökologisch schlechteste aller Varianten darstellt.

2.2 Erläuterungsbericht - 2. Planänderung – Quelle: 24 pfv A8alb 01 E-Berichte

Unterlage 1c (Datei: U01c_Erläuterungsbericht_PAE2)

Sechsstreifiger Ausbau der BAB A 8 Streckenabschnitt Mühlhausen – Hohenstadt Planfeststellung für ein Bundesfernstraßenmaßnahme,

2.2.1 Seite 15

Die Längsneigung von 6 % überschreitet das zulässige Höchstmaß von heute max. 4,5 % in der Entwurfsklasse EKA 1A nach RAA, Ausgabe 2008, und bei $V_{zul} = 100$ km/h.

Die maximale Längsneigung von 4,5 % entspricht der Entwurfsklasse EKA 1B und nicht wie behauptet EKA 1A.

2.2.2 Seite 20, Pos. 3.1.2 Änderungen seit 2006

Seit der Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens im Jahre 2006 sind mehrere Änderungen eingetreten, die Einfluss auf den Variantenvergleich haben:

Die auf 6 Fahrstreifen ausgebaute A 8 im Abschnitt Gruibingen – Mühlhausen wurde im Dezember 2012 für den Verkehr freigegeben. Der Ausbau erfolgte bis Bau-km 10+900; an dieser Schnittstelle müssen die Planungen für den Ausbau im Streckenabschnitt Mühlhausen – Hohenstadt anschließen.

Die Antragstellerin hat in der Tat den Planfeststellungsabschnitt des Vorverfahrens (PFB bis Bau-km 10 + 200) verlassen. Der ungenehmigte „Schwarzbau“ ist in diesem Verfahren einzubeziehen, auszugleichen und zu beurteilen. Der Verlegung des Planfeststellungsbeginns im vorliegenden Verfahren (Mühlhausen – Hohenstadt) wird entschieden widersprochen.

2.2.3 Seite 23, Pos. 3.1.3.5 K-Varianten

Die K-Trasse verlässt etwa 1.800 m vor der heutigen Anschlussstelle Mühlhausen die fertiggestellte Ausbautrasse des Abschnitts Gruibingen – Mühlhausen. Von hier aus schwenkt die Trasse nach Norden in den Rufsteinhang hinein und steigt dabei kontinuierlich an. Aufgrund dieses Anstieges besteht in Höhe der heutigen AS Mühlhausen ein Höhenunterschied zwischen der K-Trasse und der Bestandstrasse von ca. 50 m.

Nach Querung des Schönbachtals schwenkt die Trasse in südliche Richtung und überquert dabei das Filstal mit einer 1.550 m langen und bis zu 100 m hohen Talbrücke. Mit Erreichen des Bergrückens Himmelsschleife folgt die Linie in etwa dem

Trassenverlauf der Variante F Aufgrund des früheren Anstiegs der Gradienten kann der eigentliche Alaufstieg auf eine Steigung von 3% reduziert werden. Gleichzeitig wird eine Verkürzung des Tunnels aus der Variante F von 3.650 m auf 2.500m möglich.

*Bei der angegebenen Tunnellänge von 2500 m handelt es sich offensichtlich **nicht** um die im Verfahren von 2005 vorgelegte Variante K-M1. Das Verfahren leidet dementsprechend unter einem erheblichen Mangel. Die Öffentlichkeit wird grob fehlerhaft informiert.*

Die K-Trasse scheidet aus folgenden Gründen aus und kommt nicht in die neue Variantenuntersuchung:

Die nachfolgenden Gründe für den Ausschluss der K-Trasse sind nicht zutreffend; des Weiteren wurde die nachfolgende Rechtsprechung nicht beachtet.

Auszug aus dem Verwaltungsgerichtsurteil Aktenzeichen 8 S 2083/99 vom 04.05.2000 (Seite 14)

„Nach der Rechtsprechung des BVerwG verlangt das Abwägungsgebot, dass die Behörde sowohl bei der beantragten Lösung als auch bei sich ernsthaft anbietenden Alternativen die jeweils in Betracht kommenden öffentlichen und privaten Interessen in die Abwägung einstellt und gewichtet sowie die einzelnen Ergebnisse untereinander vergleicht“. Dies gilt bei mehreren Planungsetappen für jeden einzelnen Abschnitt.

Wir fordern eine erneute objektive, fachliche und sachliche Prüfung der von der BI jetzt angepassten K18-Trasse.

2.2.4 Seite 24

Die Variante greift in den bereits fertiggestellten Ausbauabschnitt Gruibingen – Mühlhausen ein und verursacht einen aufwändigen Um- und Rückbau der bereits ausgebauten Autobahn auf ca. 1 km. Außerdem erfordert die Variante eine Ersatzlösung für die verkehrlich erforderliche AS Mühlhausen.

*Bei der angegebenen Tunnellänge von 2500 m handelt es sich offensichtlich **nicht** um die im Verfahren von 2005 vorgelegte Variante K-M1. Das Verfahren leidet dementsprechend unter einem erheblichen Mangel. Die Öffentlichkeit wird grob fehlerhaft informiert.*

*Der Anschlusspunkt Mühlhausen - Gruibingen ist kein Zwangspunkt und kann auch zurückgebaut werden.
Siehe Verwaltungsgerichtsurteil Aktenzeichen 8 S 2083/99 vom 04.05.2000 (Seite 13 und 14)*

Eine AS Mühlhausen ist möglich, siehe überarbeitete Unterlagen zur K18-Trasse.

Diese Überarbeitung wäre eigentlich die Aufgabe des RP im Sinne der geforderten Abwägung gewesen, wurde aber wissentlich nicht gemacht, um eine bessere Trasse im Vorfeld auszuschließen.

2.2.5 Seite 24

Der Rufsteinhang ist Teil des rechtskräftig ausgewiesenen Natura 2000-Gebietes „Filsalb“. Die Trasse kollidiert daher mit den Erhaltungs- und Schutzziele des FFH-Gebietes. Aufgrund der nicht auszuschließenden erheblichen Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet muss eine Ausnahmeprüfung durchgeführt werden. Die Prüfung der Ausnahmevoraussetzungen und Zulassungsprüfung beinhaltet eine Prüfung, ob zumutbare Alternativlösungen vorliegen. Mit der Planfeststellungsvariante liegt eine zumutbare Alternative vor, so dass alleine schon aus naturschutzrechtlichen Gründen die K-Trasse nicht genehmigungsfähig ist.

*Bei der angegebenen Tunnellänge von 2500 m handelt es sich offensichtlich **nicht** um die im Verfahren von 2005 vorgelegte Variante K-M1. Das Verfahren leidet dementsprechend unter einem erheblichen Mangel. Die Öffentlichkeit wird grob fehlerhaft informiert.*

*Es ist und es war noch nie ein FFH-Gebiet von der K-Trasse betroffen, **siehe beiliegende Karte.***

Eine Ausnahmeprüfung ist nicht erforderlich, eine einfache Abwägung der Auswirkungen auf das angrenzende FFH-Gebiet wäre durchaus ausreichend gewesen.

Diese Ausnahmeprüfung wäre für die E-Trasse, die im Bereich des Gosbachtals ein FFH-Gebiet durchquert, notwendig. Übrigens ist die E-Trasse die einzige Trasse die ein FFH Gebiet durchquert.

Wir fordern, die überarbeitete K-Trasse (K18-Trasse) wieder ins Verfahren aufzunehmen und einer erneuten objektiven, fachlichen und sachlichen Prüfung zu unterziehen.

Die E-Trasse ist auszuschließen, da sie ein FFH-Gebiet durchquert und bessere Alternativen wie z.B. die F-Trasse und die K-Trasse vorhanden sind.

2.2.6 Seite 24

Die K-Trasse durchfährt geologisch besonders schwierige Bereiche. So erfordern freie Einschnittsböschungen am Fuße des geologisch äußerst schwierigen Rufsteins (Rutschhang) einen besonders hohen Sicherungsaufwand zur Gewährleistung der Standsicherheit der Böschungen oder gesonderte konstruktive Sicherungsbauwerke. Die Trasse oberhalb des Impferlochs erfordert bautechnisch schwierige und aufwendige Anschnitte der Felsböschungen bzw. des Albtraufs und den Bau einer Hangbrücke in steilem Gelände. Damit sind erhebliche Eingriffe (u.a. Beseitigung des Nasenfels, Sicherungsmaßnahmen und -bauwerke) in das dortige Landschaftsbild verbunden.

*Bei der angegebenen Tunnellänge von 2500 m handelt es sich offensichtlich **nicht** um die im Verfahren von 2005 vorgelegte Variante K-M1. Das Verfahren leidet dementsprechend unter einem erheblichen Mangel. Die Öffentlichkeit wird grob fehlerhaft informiert.*

Diese Behauptung zum Rufstein ist nicht nachvollziehbar, da die E-Trasse sowie auch der bisherige Ausbauabschnitt Gruibingen - Mühlhausen sich in diesem Hang befinden.

Die Behauptung „Die Trasse oberhalb des Impferlochs erfordert bautechnisch schwierige und aufwendige Anschnitte der Felsböschungen bzw. des Albtraufs und den Bau einer Hangbrücke in steilem Gelände“ **ist so nicht nachvollziehbar, wir fordern einen Nachweis dafür.**

Des Weiteren haben wir eine überarbeitete K-Trasse (K18-Trasse) mit den Einwendungen eingereicht, diese ist zu prüfen.

2.2.7 Seite 24

Während des Verfahrens wurde eine in modifizierter Form weiterentwickelte K-Trasse als sog. „K-M1-Trasse“ bzw. als nochmals weiterentwickelte „K-M1,o-Trasse“ vorgeschlagen. Auch bei diesen Varianten sind ein Eingriff in den Ausbauabschnitt Gruibingen – Mühlhausen, erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets „Filsalb“ und die Durchfahrung geologisch besonders schwieriger Bereiche gegeben, so dass die genannten Ausschlussgründe weiterhin bestehen.

Es wird verschwiegen, dass die jetzige Trasse und die E-Trasse im gleichen Rutschhang verlaufen. Einen Rutschhang kann man heutzutage sichern, schwierige Bebauung im Gosbachtal und Zerstörung des Tales hinter Drackenstein spielen anscheinend keine Rolle.

Den Antragunterlagen ist zu entnehmen (Siehe Geologisches Gutachten, Seite 15, 45, 54 und 55):

Die Widerlager der Gostalbrücke sollen in geologisch äußerst schwierige Rutschhänge des Gobachtales gebaut werden, wo sich bis zu 20 m dicke Rutschhangschichten befinden. Dies erfordert einen besonders hohen Sicherungsaufwand der Brückenwiderlager im Gosbachtal und den Bau einer Hangbrücke (Gosbachtalbrücke) in steilem Gelände.

Aufgrund dieser Tatsache fordern wir, die E-Trasse aus dem Verfahren auszuschließen.

2.2.8 Seite 25, Pos. 3.2 Beschreibung der neu untersuchten Varianten

Pos. 3.2.1 Variantenübersicht

Nach dem Ausscheiden der Varianten A, B, C, D, K und NBS-Bündelungstrasse stehen noch die Varianten E, F, G und H zur Diskussion.

Eingegrenzt werden die Varianten durch das Ende des Ausbauabschnittes Gruibingen – Mühlhausen kurz vor der bestehenden AS Mühlhausen und den Anfang des Ausbauabschnittes Hohenstadt – Ulm/West bei Widderstall. Aufgrund dieser Eingrenzung ergeben sich keine weiteren Varianten als die genannten E, F, G und H. (Seite 24)

Die Antragstellerin hat in der Tat den Planfeststellungsabschnitt des Vorverfahrens (PFB bis Bau-km 10 + 200) verlassen. Der ungenehmigte „Schwarzbau“ ist in diesem Verfahren einzubeziehen, auszugleichen und zu beurteilen. Der Verlegung des Planfeststellungsbeginns im vorliegenden Verfahren (Mühlhausen – Hohenstadt) wird entschieden widersprochen.

2.2.9 Seite 25

Für die Varianten E*, F*, G* und H* sind die Aussagen der Umweltverträglichkeitsstudie zur Trassenauswahl (Ingenieurbüro Blaser, September 2003) unter Berücksichtigung der geänderten Randbedingungen überprüft worden. Die Ergebnisse enthält der neue „Umweltfachliche Beitrag zu den modifizierten Varianten“ (Eberhard + Partner, März 2018) in Unterlage 12.7nc. Ab Seite 74 werden Übersichten mit der lage- und höhenmäßigen Darstellung der Varianten gezeigt, eine tabellarische Zusammenfassung folgt auf Seite 80.

Im umweltfachlichen Beitrag der Unterlagen wird die E-Trasse als umweltfachlich ungünstigste Variante bezeichnet (Seite 66). Wir fordern die Zurückweisung des Planfeststellungsantrages.

2.2.10 Seite 27 Lärm

In den trassennahen Ortslagen von Gruibingen, Mühlhausen und Widderstall sind Lärmimmissionen zu erwarten, die die gesetzlichen Grenzwerte überschreiten. Hier werden aktive, in Mühlhausen teilweise auch passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Die Trassenführung mit hohen Talbrücken im Filstal und im Gosbachtal lassen keine Grenzwertüberschreitungen in den im Tal gelegenen Ortslagen von Gosbach und Drackenstein erwarten.

*Diese Erwägungen sind ausschließlich Maßstab für die Prüfung von rechtlichen Lärmschutzansprüchen. Im Rahmen der UVS haben sie keine Bedeutung. **Es wird gefordert zu prüfen (z.B. anhand von Werten der WHO), welche Veränderungen des Geräuschspektrums sich für Mensch und Tier ergeben und welche Konsequenzen sich hieraus ableiten lassen.***

2.2.11 Seite 28

Aufgrund der Außerbetriebnahme der bisherigen Abstiegstrasse und des künftig deutlich reduzierten Verkehrsaufkommens auf der bisherigen Alaufstiegsstrecke treten für den süd-westlichen Teil von Mühlhausen sowie die Ortslagen von Wiesensteig, Hohenstadt, Unterdrackenstein und Gosbach teilweise deutliche Entlastungswirkungen ein.

Eine Entlastung wird für Mühlhausen, Wiesensteig und Hohenstadt nicht bestritten, für Drackenstein und Gosbach trifft dies aber nicht zu.

Der Nachweis hierzu wird gefordert.

2.2.12 Seite 28 Abgase

Bei den Immissionen wirkt sich die Teilung der Tunnelstrecke in zwei Tunnel vorteilhaft aus. Die Portalemissionen sind dadurch relativ gering.

Dadurch wird nicht nur das Filstal, sondern auch noch das Gostal mit Immissionen belastet, dies als Vorteil zu betrachten, ist eine sehr einseitige Sichtweise.

Wir fordern, die E-Trasse aus dem Verfahren auszuschließen, da diese Trasse das Gostal zusätzlich mit Immissionen belastet, dies wäre bei den anderen Varianten wie F und G und vor allem der K18-Trasse, die mit nur einem ca. 1.700 m langen Tunnel den Alaufstieg überwindet, nicht der Fall. Das Gostal wäre nach dem Ausbau immissionsfrei.

2.2.13 Seite 28

Aufgrund der großen Brückenhöhe über das Filstal im nördlichen Anstiegsbereich wirken sich die Emissionen in Gosbach nicht mehr aus.

Diese Aussage ist falsch. Bei Inversion bzw. Schwachwindwetterlagen ist mit gesundheitsschädlichen Luftschadstoffwerten in Gosbach und Mühlhausen zu rechnen.

Diese Aussage bestätigt, dass eine höhere Brücke im Filstal, wie für die K18-Trasse notwendig, besser ist, als eine niedrigere bei der E-Trasse.

Da Abgase nicht nur die Umwelt belasten, sondern auch gesundheitsschädlich für Menschen und Tiere sind, fordern wir den Ausschluss der E-Trasse und eine höhere Brücke im Filstal.

2.2.14 Seite 28

Eine erhebliche Zusatzbelastung der bewohnten Ortslagen von Gosbach und Drackenstein über die derzeitige Vorbelastung hinaus ist ausgeschlossen.

Wir fordern den Ausschluss der E-Trasse, da sie zu keiner Verbesserung des Status Quo führt. Eine solche Trasse rechtfertigt in keiner Weise die Ausgaben der Steuerzahler in Höhe von ca. 600 Mio. Euro und verstößt gegen das Verschlechterungsgebot, das bei jeglicher Neuplanung zu beachten ist. Ausnahmen davon sind nur zulässig, wenn es keine verwirklichtbaren Alternativen gibt. Diese gibt es jedoch siehe F-Trasse und K-Trasse.

2.2.15 Seite 28 Ökologische Risikoeinschätzung

Konfliktschwerpunkte bei Variante E* bilden die offen geführten Baustrecken im Bereich der Filstalquerung, der Gostalquerung und der Durchfahrung der Albhochfläche.

In den offen geführten Abschnitten gehen von der Variante E* hohe Risiken für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden, Fläche sowie Landschaft (Landschaft, landschaftsbezogene Erholung) aus. Die Trasse quert das Gostal, das sich durch seine Naturnähe und wertvollen Freiraumfunktionen auszeichnet. Damit verbunden sind Eingriffe in die naturschutzfachlich wertvollen Hangwälder und Störungen des Landschaftsbildes durch die technische Überformung des Talraumes. Die Trasse wird auf der

Albhochfläche durch einen Bereich der offenen, noch relativ störungsarmen Feldflur geführt. Hieraus resultieren hohe Risiken durch Beeinträchtigungen des Freiraum- bzw. Biotopverbundes sowie des Landschaftsbildes.

Wegen der oben dargestellten hohen Risiken fordern wir den Ausschluss der E-Trasse. Die hohen Risiken durch Beeinträchtigungen des Freiraum- bzw. Biotopverbundes sowie des Landschaftsbildes rechtfertigen in keiner Weise die Planfeststellung der E-Trasse.

Hierbei wiegt zusätzlich schwer, dass die offenen Trassenabschnitte im Wasserschutzgebiet verlaufen und die langfristige Versorgung der Raumschaft mit Trinkwasser gefährden.

2.2.16 Seite 29 Baubetrieb

Die Ausbruchmassen aus dem Tunnel Drackenstein können ohne Beeinträchtigung von Ortsdurchfahrten zur Auffüllung in die Amtalklinge transportiert werden.

Sollte die E-Trasse gebaut werden, lehnen wir eine Erschließung des Tunnels Drackenstein vom Gosbachtal aus kategorisch ab.

Diese Erschließung wäre für das Gosbachtal der ökologische Super-GAU.

Auch wenn die Geräuschemissionsrichtwerte für Baumaßnahmen eingehalten werden sollten, werden Geräuschemissionsspitzenwerte durch Reflektionen im Gosbachtal zu einer großen, nicht zumutbaren Belastung für die Anwohner führen. Da die Richtwerte Beurteilungspegel (Mittelungspegel) darstellen, werden durch die Spitzenwerte möglicherweise selbst bei Berücksichtigung eines Lästigkeitszuschlages von 5 dB(A) die Geräuschemissionsrichtwerte nicht überschritten.

Diese Belastung ist für die Anwohner von Drackenstein und Gosbach nicht zumutbar.

Wir fordern, den Tunnel Drackenstein von der Albhochfläche zu erschließen und den Massentransport wie in den Unterlagen als Alternative beschrieben über die bestehende A 8 bis zur Amtalklinge zu befördern.

Leider wird in den Planfeststellungsunterlagen verschwiegen, dass bei einer Gesamttunneltrasse wie G-, H-, F- oder K-Trasse ein Tunnelangriff von der Albhochfläche möglich ist, so dass dieser auch im Filstal gänzlich entfallen könnte. Dies würde zu einer wesentlichen Verringerung der Belastung für Umwelt und Anwohner im Filstal während der Bauphase führen.

Daher fordern wir den Ausschluss der E-Trasse und die Planung der K18-Trasse.

2.2.17 Seite 38, Pos. 3.3.3 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Aufgrund der Lage im direkten Richtungsverlauf weist die Variante E* die kürzeste Gesamtlänge und die kleinste Tunnellänge auf.

Diese Behauptung ist nur richtig, weil die K-Trasse ausgeschieden wurde. Die K18-Trasse hat mit ca. 1.700 m die kleinste Tunnellänge, während die E-Trasse insgesamt 2.900 m Tunnel hat.

Wir fordern die erneute Aufnahme der K-Trasse und eine erneute Abwägung.

2.2.18 Seite 38

Die kurze Tunnelstrecke wirkt sich auch positiv auf die Verkehrssicherheit aus.

Das bedeutet, der kürzere Tunnel bei der K18-Trasse ist noch positiver.

Es wird verschwiegen, dass bei der E-Trasse erst Tunnel dann ca. 500 m offene Brücke und dann wieder Tunnel folgt; hierdurch wird ein Dunkel – Hell – Dunkel - Effekt (durch die Trägheit des Auges) beim Fahren erzeugt, der sich sehr negativ auf das Sehvermögen und damit das sichere Fahrverhalten der Kraftfahrzeugführer auswirkt.

Der zukünftige Risikoschwerpunkt auf der Brücke ist hierdurch vorgegeben.

Desweiteren wird verschwiegen, dass wir uns mit der Gobachtalbrücke in exponierter Schneelage der Schwäbischen Alb befinden.

Dies wird zu einem weiteren Unfallschwerpunkt im Winter beitragen. Wie die Schneemassen auf der Brücke beseitigt werden sollen, wird in den Unterlagen nicht dargelegt.

Die E-Trasse ist aus diesen gravierenden sicherheitstechnischen Gründen aus dem weiteren Verfahren auszuschließen.

2.2.19 Seite 38

Zudem fallen bei Variante E* keine Überschussmassen an, da alle Erd- und Ausbruchmassen an der Trasse untergebracht werden können.

Wenn das ein Argument für die E-Trasse sein soll, dann ist das für die K18-Trasse ja erst recht zutreffend.

Bei der K18-Trasse fallen allein schon durch den nur 1700 m langen Tunnel ca. 700.000 m³ weniger Aushubmasse an.

Wir fordern den Ausschluss der E-Trasse, da die Mehrmasse an Aushub wiederum zu unverhältnismäßig großen Belastungen der Umwelt und der Anwohner führt.

2.2.20 Seite 29

In der Variante E* fallen insgesamt 2.755.000 m³ Massen aus Bodenabtrag und Tunnelausbruch an.

Der Massentransport kann bei der K- Trasse wesentlich reduziert werden.

Wir fordern den Ausschluss der E-Trasse, da die Mehrmasse an Aushub wiederum zu unverhältnismäßig großen Belastungen der Umwelt und der Anwohner führt.

2.2.21 Seite 38 Pos. 3.3.4 Umweltverträglichkeit

Die Querung des Filstales bildet einen Konfliktschwerpunkt bei allen untersuchten Varianten. Da die Trassierungen der Varianten in diesem Bereich allerdings nur unwesentlich voneinander abweichen, ergeben sich keine relevanten Unterschiede in der Risikobewertung.

Das Gostal ist nur durch die Varianten E* und H* betroffen. Dabei verursacht die Variante E* hohe und gegenüber der Variante H* deutlich umfangreichere Risiken. Durch entsprechende Vorkehrungen und Schutzmaßnahmen lassen sich die Risiken zwar mindern und die Auswirkungen auf den als Bestandteil des FFH-Gebiets „Filsalb“ geschützten naturnahen Bachlauf der Gos vermeiden. Gegenüber den anderen Varianten weist die Variante E* aufgrund der Querung des Gostales einen entscheidungserheblichen Nachteil aus umweltfachlicher Sicht auf.

Wir fordern den Ausschluss der E-Trasse, da sie einen entscheidungserheblichen Nachteil aus umweltfachlicher Sicht aufweist und dies wiederum zu unverhältnismäßig großen Belastungen der Umwelt und der Anwohner führt. Die nicht rechtmäßig ausgeschlossene K-Trasse ist der E-Trasse vorzuziehen.

2.2.22 Seite 39 Pos. 3.3.4 Umweltverträglichkeit

Demgegenüber sind bei Variante E* vor allem durch die Länge der offen geführten Strecke sowie aufgrund der Durchfahrung der offenen Feldflur umfangreichere Auswirkungen zu erwarten. Bezogen auf die Schutzgüter Boden, Fläche sowie Landschaft entstehen bei dieser Variante ein hoher Flächenverbrauch und hohe Trennwirkungen.

Insgesamt ist Variante H* aus umweltfachlicher Sicht am besten, **Variante E* hingegen am schlechtesten einzustufen.**

Aufgrund dieses Ergebnisses fordern wir den Ausschluss der E-Trasse.

2.2.23 Seite 39, Pos. 3.3.5 Baubetriebliche Beurteilung

Die Trassierung aller Varianten unterscheidet sich im Bereich des Filstals nur geringfügig, so dass der Aufwand für bauzeitige Verkehrsführungen und Baustelleneinrichtungen im Bereich zwischen Mühlhausen und Gosbach gleich ist.

Bei Variante E* müssen zwar im Vorfeld die Kreisstraßen auf der Albhochfläche verlegt werden, dafür ist bei den anderen Varianten die Einbindung der neuen Trasse in die Bestandstrasse auf der Albhochfläche sehr aufwendig: Variante G* und H* weisen eine schleifende Einbindung zwischen der neuen AS Hohenstadt und Widderstall mit Höhendifferenzen von bis zu 16 m unmittelbar neben der DB-Neubaustrecke auf. Aufgrund der hierfür erforderlichen komplexen Bauprovisorien und Bauphasen schneiden die Varianten G* und H* schlechter als Variante E* ab.

Die Aussage ist mangelhaft, da die baubetrieblichen Auswirkungen der E-Trasse im Gosbachtal wohl wissentlich in diesem Kapitel verschwiegen werden.

Wir fordern den Ausschluss der E-Trasse, denn die baubetriebliche Maßnahmen im Gosbachtal sind so verheerend, dass keine andere Beurteilung statthaft wäre.

2.2.24 Seite 40, Pos. 3.3.6 Wirtschaftlichkeit

Bedingt durch die kürzeste Gesamtlänge und die kleinste Tunnellänge aller Varianten weist Variante E die geringsten Baukosten auf.*

Das ist nur richtig, weil die K-Trasse im Vorfeld ausgeschlossen wurde. Wir fordern die Aufnahme der K18-Trasse und die Überarbeitung der diesbezüglichen Unterlagen. Die K18-Trasse ist ca. 80 bis 100 Millionen Euro preiswerter.

2.2.25 Seite 40

Aufgrund der geringeren Tunnellänge liegen auch die kapitalisierten jährlichen Unterhaltungskosten für Variante E* deutlich unterhalb denen der anderen Varianten.

*Das ist nur richtig, weil die K-Trasse im Vorfeld ausgeschlossen wurde. **Wir fordern die Aufnahme der K18-Trasse und die Überarbeitung der diesbezüglichen Unterlagen.** Bei der E-Trasse sind eine Gesamttunnellänge von ca. 2.900 m und zwei Brücken zu unterhalten, bei der K18-Trasse wären nur eine Brücke und ein Tunnel mit ca. 1.700 m zu unterhalten*

2.2.26 Seite 40

Insgesamt geht Variante E* als wirtschaftlichste Lösung aus dem Vergleich hervor. Variante G* und H* schneiden hier aufgrund der langen Tunnelstrecken am schlechtesten ab.

Die K-Trasse fehlt in diesem Vergleich. Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung nur aufgrund der Länge beziehungsweise Verkürzung der Strecken wird bemängelt. Das Trassenteil Mühlhausen-Hohenstadt ist im Zusammenhang der Gesamtausbaumaßnahme BAB A8 Karlsruhe-Stuttgart-Ulm zu beurteilen.

Umfahrungen wie die A96 (München, 20 km Umweg) oder die A8/A81 (Stuttgart, mindestens 10 km Umweg) wurden gebaut, um Anwohner und Umwelt zu schützen.

Bei der E-Trasse werden die Anwohner und die Umwelt nicht geschont, da heißt es „ohne Rücksicht mitten durch“.

Aus diesem Grund fordern wir die Überarbeitung der Wirtschaftlichkeitsberechnung unter Einbeziehung der K18-Trasse sowie der monetären Belastungen für die Umwelt und die Anwohner.

2.2.27 Seite 40, Pos. 3.4 Gewählte Linie

Angesichts der deutlichen Vorteile aus entwurfstechnischer, sicherheitstechnischer, baubetrieblicher und wirtschaftlicher Sicht stellt Variante E* die Vorzugsvariante dar: Variante E* weist die kürzeste Gesamtstreckenlänge, die geringste Tunnellänge, die niedrigsten Baukosten und die geringsten Unterhaltungskosten auf.

Diese Aussage ist schlichtweg falsch, dies wurde in den vorgenannten Punkten bereits widerlegt.

Die K18-Trasse hat nur einen 1700 m Tunnel, die E-Trasse hingegen insgesamt 2900 m Tunnel. Die geringere Tunnellänge ist der Hauptgrund dafür, dass die K18-Trasse ca. 80 bis 100 Millionen Euro geringere Baukosten hat. Diese Tatsachen werden wissentlich verschwiegen, indem die K-Trasse im Vorfeld des PF 2 mit unzutreffenden Argumenten ausgeschieden wurde.

Wir fordern eine Änderung oder erneute Abwägung der gewählten Linienführung, da das Ergebnis unter wissentlicher Vortäuschung falscher Tatsachen zu Stande kam.

Hierbei wurde die K-Trasse entweder ganz ausgeschlossen, oder wie in früheren Verfahren wegen angeblicher Liniennichtkonformität modifiziert. Diese Modifizierungen verschlechterten die K-Trasse dann jedes Mal so weit, dass man sie aus wirtschaftlichen Gründen aus dem weiteren Verfahren ausschließen konnte.

Eigentlich wäre es die Aufgabe des RP, die vorgeschlagenen Trassen zu verbessern und objektiv miteinander zu vergleichen.

2.2.28 Seite 91 und 92, Pos. 4.1.1 Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente

Der gesamte Abschnitt der A 8 Stuttgart – Ulm ist im 6-streifigen Ausbau mit der Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 120$ km/h (nach den damals geltenden Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Linienführung, RAS-L) geplant und ausgebaut

Um eine einheitliche Streckencharakteristik zu erreichen, wird für den im Streckennetz der A 8 liegenden Abschnitt Mühlhausen – Hohenstadt nach RAA, Ausgabe 2008 eine Planungsgeschwindigkeit von $V = 130$ km/h (für Entwurfsklasse EKA 1A) angesetzt.

Die gewählte mittlere Pkw-Fahrt- bzw. Reisegeschwindigkeit Reise-/Bemessungsgeschwindigkeit von 100 km/h ist auch dem bewegten topographischen Gelände dieses Streckenabschnittes des Alaufstieges angemessen und stellt sicher, dass auch in dem mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von $V_{zul} \leq 100$ km/h belegten Bereich der Tunnel- und Brückenstrecken (in Tunnelstrecke in der Regel $V_{zul} = 80$ km/h) die angestrebte Reisegeschwindigkeit erreicht wird.

*Die Straßenbauverwaltung hat nicht beachtet, dass zwischen dem Verfahren von 2004/2005 und demjenigen von 2018 das **HBS 2015** (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) eingeführt wurde. **Dessen Anwendung wird verlangt.** Es wird erwartet, dass sich hieraus u.a. geringere Querschnitte der Bauwerke ergeben. **Der klammheimlichen Umstufung der Trasse von EKA 1B auf EKA 1A wird widersprochen, sie ist unbegründet***

2.2.29 Seite 96, Pos. 4.1.2 Zwangspunkte

Zwangspunkte für Lage und Gradienten sind Achs- und Gradientenlage des vorhergehenden, bereits fertiggestellten und des nachfolgenden in Bau befindlichen Streckenabschnittes, (mit der DB-NBS Stuttgart – Ulm)

Ist nicht richtig, der Anschlusspunkt Mühlhausen - Gruibingen ist kein Zwangspunkt und kann auch zurückgebaut werden, siehe Verwaltungsgerichtsurteil Aktenzeichen 8 S 2083/99 vom 04.05.2000

2.2.30 Seite 132, Pos. 4.4.1.2 Hydrologie

Der Tunnel Drackenstein liegt komplett in der Zone II der Quelfassung Krähensteig. Daher muss während der Bauzeit die Trinkwasserversorgung aus den Quellen stillgelegt werden. Über den weiteren Fortbestand der Krähensteigquelle kann erst nach Auswertung der Ergebnisse der Beweissicherung entschieden werden.

Wir fordern den Ausschluss der E-Trasse, denn sie ist die einzige Trasse, die eine Wasserschutzzone II durchquert. Diese Trasse ist in keiner Weise mehr zeitgemäß, da Wasser das höchste Gut ist, das wir haben. Es ist grob fahrlässig in Anbetracht der dramatischen klimatischen Änderungen eine Trinkwasserquelle zu zerstören.

Die Quelfassung der Krähensteinquelle ist bei der K18-Trasse nicht betroffen. Der vorgesehene Tunnel der K18-Trasse ist erstens höher als die Karstgrundwasseroberfläche (KWO) im Berg und zweitens außerhalb jeglicher Wasserschutzgebiete.

2.2.31 Seite 137, Pos. 4.4.2.3 Massenbilanz

Weitere Einzelheiten über Massenvorkommen, Transportmassen und -wege sind in Kap. 8 und in Unterlage 15.2 – Massenverteilung, Verkehrsführung und Baustraßen – dargestellt.

Der Massentransport zur Amtalklinge und Einbau in die Amtalklinge beträgt ca. 1.165.000 m³ (Seite 135) und kann bei der K-Trasse wesentlich reduziert werden.

Wir fordern den Ausschluss der E-Trasse, da die wesentlich größeren Aushubmassen zu unverhältnismäßig großen Belastungen der Umwelt und der Anwohner führen.

2.2.32 Seite 148, Pos. 4.6.6 BW 7424 607 Gosbachtalbrücke

Wegen der klimatisch exponierten Lage des Bauwerks werden der Einsatz von zusätzlichen Winterdienstfahrzeugen und die Erhöhung der Salzlagerkapazitäten vorgesehen.

*Was zu einem weiteren Unfallschwerpunkt im Winter beiträgt. Wie die Schneemassen auf der Brücke beseitigt werden sollen, wird in den Unterlagen nicht dargelegt. **Die E-Trasse ist aus diesen gravierenden sicherheitstechnischen Gründen aus dem Verfahren auszuschließen.***

2.2.33 Seite 150, Pos. 4.6.8 Tunnelbauwerke - Geologie, Hydrogeologie

Der Tunnel „Himmelsschleife“ liegt fast auf seiner gesamten Länge unter der geschlossenen, freien Karstgrundwasseroberfläche (KWO). Der bisher höchste Grundwasserstand wurde bei rd. 641 m ü NN (HW2) gemessen. Zu den Portalbereichen hin fällt die Wasseroberfläche relativ steil ein. Aufgrund der vorhandenen Klüftung und den tiefliegenden Vorflutern stehen die Schichten, auch die nicht wassererfüllten, untereinander in hydraulischer Verbindung. Bei Mittelwasserverhältnissen liegt danach die KWO etwa 28 m über der Tunnelsohle, im 2-jährlichen Hochwasserfall bei etwa 33 m. Bei Extremniederschlägen kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass sich zumindest lokal die Klüfte rasch mit Wasser füllen und dadurch der Wasserdruck nach heutigen Kenntnissen auch um bis zu etwa 50 m gegenüber dem Mittelwasser ansteigen kann.

Die niedrige Filstalbrücke bei der E-Trasse führt zu den dargestellten Risiken und bedingt die notwendigen Gegenmaßnahmen. Der Tunnel der K18-Trasse liegt wegen der höheren Brücke im Filstal weit über dem Grundwasserstand von rd. 641 m ü NN (HW2). Hierdurch werden geologische und hydrogeologische Risiken minimiert.

Aus Gründen der höheren Kosten und der unnötigen geologischen und hydrogeologischen Risiken und da es eine machbare Alternative gibt, ist die E-Trasse auszuschließen.

2.2.34 Seite 151

Gemäß dem geologischen Gutachten wird für den Tunnel Himmelsschleife im Hochwasserfall ein Wasserdruck von ca. 80 m Wassersäule über der Tunnelsohle erwartet. Der Tunnel liegt ständig unterhalb des Karstwasserspiegels und wird mit geschlossenem Sohlgewölbe und einer druckwasserhaltenden Abdichtung sowie einer Druckentlastung versehen.

Die niedrige Filstalbrücke bei der E-Trasse bedingt die notwendige Druckentlastung des Tunnels, was wiederum zu höheren unnötigen Baukosten führt.

Der Tunnel der K18-Trasse liegt wegen der höheren Brücke im Filstal immer über dem Karstwasserspiegel. Deshalb müssen grundsätzlich keine Maßnahmen im Hinblick auf einen andauernden Wasserabfluss getroffen werden. Dies bedeutet eine Minimierung der Risiken und eine Kostenersparnis im Vergleich zur E-Trasse.

Aus Gründen der höheren Kosten und der unnötigen geologischen und hydrogeologischen Risiken und da es eine machbare Alternative gibt, ist die E-Trasse auszuschließen.

2.2.35 Seite 153

Beide Tunnel sollten steigend, d. h. von Nord nach Süd West aufgefahren werden, damit die zu erwartenden Schüttungen aus Karsthohlräumen ohne Gefahr für Personal und Gerät zu den Portalen abgeführt werden können. Der Materialtransport innerhalb des Tunnels kann mit Dumpfern erfolgen, die den Ausbruch im Bereich des Voreinschnittes auf einer Zwischendeponie im Portalbereich abkippen. Von dort wird das Material auf Straßenfahrzeuge verladen und zur endgültigen Ablagerungsstelle gefahren.

Sollte die E-Trasse gebaut werden, lehnen wir eine Erschließung des Tunnels Drackenstein vom Gosbachtal aus kategorisch ab.

Diese Erschließung wäre für das Gosbachtal der ökologische Super-GAU.

Die enge Tallage erlaubt ein Anfahren des Tunnels Drackenstein nur unter größtem Aufwand. Wir fordern daher den Tunnel Drackenstein (wenn er denn erforderlich ist), wie bei der nicht weit entfernten Baumaßnahme der DB, von der Albhochfläche aus anzufahren.

Die Belastungen im Gosbachtal während der Baumaßnahme werden dadurch erheblich reduziert, alles andere ist für die Umwelt und für die Anwohner von Drackenstein und Gosbach nicht zumutbar.

Wir fordern den Tunnel Drackenstein von der Albhochfläche zu erschließen und den Massentransport wie in den Unterlagen als Alternative beschrieben über die bestehende A 8 zu befördern.

2.2.36 Seite 165, Pos. 5.1 Lärmschutzmaßnahmen

Mit Realisierung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen verbleiben in Mühlhausen wegen der Überschreitung der spezifischen Nachtgrenzwerte noch insgesamt Restbetroffenheiten an 10 Gebäuden, und somit ein grundsätzlicher Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen.

Dies ist auf die Tatsache zurückzuführen, dass bei der E-Trasse eine Filstalbrücke mit nur ca. 50 m Höhe vorgesehen ist und die Anschlussstelle entsprechend ausgebildet sein muss.

Wir fordern den Ausschluss der E-Trasse und eine höhere Brücke im Filstal, wie bei der K18-Trasse vorgesehen.
Mit der höheren Brücke im Filstal und aktiven Lärmschutzmaßnahmen an der neuen Anschlussstelle sollte es möglich sein, auch bei den restlichen 10 Gebäuden in Mühlhausen auf passive Schallschutzmaßnahmen zu verzichten. Dies würde für die Anwohner eine wesentliche Verbesserung darstellen und zwar an 24 Stunden täglich und 365 Tagen im Jahr.

Wir fordern dies, aufgrund der von uns eingereichten überarbeiteten Unterlagen zur K-Trasse (K18-Trasse), objektiv zu prüfen.

2.2.37 Seite 166,

Im ca. 700 m entfernten Unterdrackenstein bzw. 400 m entfernten Oberdrackenstein sind sowohl tagsüber wie nachts keine Grenzwertüberschreitungen festzustellen.

*Es gibt keine Aussage über Auswirkungen der 4 m hohen Glaswände auf der Gosbachtalbrücke für die Gebäude in Drackenstein oberhalb der Brücke. **Dieser Nachweis wird gefordert, da wir von einer massiven Verschlechterung ausgehen.***

*Es fehlt in dem Gutachten eine Aussage zur Lärmentwicklung auf der gegenüberliegenden Talseite in Gosbach wie z.B. Schulstraße, Mörikestraße, Neue Steige, Alte Steige, Hölderlinweg, Am Tierstein, Haufstraße und Hiltentalstraße. **Dieser Nachweis wird gefordert.***

*Es gibt in der PFU-PAE 2 keine aktuellen Lärmkarten, wie sie noch im PAE1 vorhanden waren. Aber auch dort waren die vorgenannten Straßen nicht erfasst. **Dieser Nachweis wird gefordert.***

Den bisher vorgelegten Gutachten ist nicht zu entnehmen, ob die Reflektionen an den Talhängen in den Berechnungen berücksichtigt sind.

Der Nachweis hierzu wird gefordert.

Es ist auf die E-Trasse zu verzichten, denn sie ist die einzige Trasse, die zusätzlichen Lärm im Gosbachtal verursacht. Bei Berücksichtigung der alternativen K18-Trasse wäre das Gosbachtal nach der Baumaßnahme nahezu lärmfrei.

2.2.38 Seite 167

Bei der Vergabe der Bauleistungen wird vertraglich festgehalten, dass der Bauunternehmer vor Baubeginn eine Bauablaufkonzeption zu erstellen und den zuständigen Dienststellen vorzulegen hat. Bestandteil der Konzeption muss auch ein Gutachten im Sinne einer Machbarkeitsstudie sein, in dem die sich aus dem Baubetrieb ergebenden Lärm-, Schadstoff- und Erschütterungsimmissionen in Bezug auf die Wohnbebauung dargestellt werden.

Egal, welche Trasse planfestgestellt wird, ist die Machbarkeitsstudie unbedingt im Vorfeld mit den betroffenen Gemeinden abzustimmen. Im Hinblick auf die Besonderheit der prekären Tallage und der angrenzenden Bebauung sollten die Gemeinden ein Mitspracherecht bei den vorgelegten Konzeptionen und Maßnahmen bekommen. Die Randbedingungen der Konzeption, insbesondere die zulässigen Grenzwerte für alle baubedingten Emissionen sowie Immissionen sind im Planfeststellungsbeschluss festzulegen

2.2.39 Seite 167

Während der Bauzeit werden für die betroffenen Gebiete entsprechend ihrer tatsächlichen Art der baulichen Nutzung während der Tag- und der Nachtzeit die Immissionsrichtwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm-Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) eingehalten.

Die an den Bauarbeiten beteiligten Unternehmen werden auf die Einhaltung der geforderten Immissionsrichtwerte in den Verdingungsunterlagen hingewiesen.

Eine Schlichtungsstelle für Komplikationen ist einzurichten. Ein Immissionserfassungssystem (Schall, Luft, Erschütterungen) ist erforderlich. Die Öffentlichkeit muss ständigen Zugang zu den Daten erhalten.

Egal welche Trasse planfestgestellt wird und im Hinblick auf die Besonderheit der prekären Tallage und der angrenzenden Bebauung, wird während der Bauzeit für die betroffenen Gebiete entsprechend ihrer tatsächlichen Art der baulichen Nutzung während der Tag- und Nachtzeit zum Nachweis, dass die Immissionsrichtwerte der Allgemeinen

Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) eingehalten werden, ein 24 Stunden Monitoring gefordert.

Die Lage der Messpunkte sind mit den Gemeinden im Vorfeld abzustimmen.

2.2.40 Seite 169, Pos. 5.4 Schadstoffimmissionen

Die durch den Betrieb der A 8 im Trassenabschnitt zu erwartenden Belastungen durch Luftschadstoffe sind in einem Luftschadstoffgutachten des Ingenieurbüros Matthias Rau Büros, ermittelt worden und in der Unterlage 11Ac dokumentiert. Infolge des zukünftigen Betriebs der BAB A 8 sind keine Überschreitungen von Grenz-, Prüf- bzw. Vorsorgewerten für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}), im Jahresmittelwert sowie von NO₂ im Kurzzeitbelastungswert im Bereich von Wohnbebauungen zu erwarten.

Die Berechnungen erfolgten für den Schadstoff Stickstoffdioxid und PM₁₀-/PM_{2,5}-Partikel, die im Vergleich kritischer als andere Kfz-Schadstoffe zu bewerten sind.

Es wird eine Aussage zu Leerturbulenzen in dem Gutachten vermisst, wir bitten um Nachreichung. (Erläuterung zu Leerturbulenzen siehe Anlage.)

Die Grenzwerte werden in den Bereichen der Wohnbebauung gemäß dem Gutachten zwar nicht überschritten, jedoch wird das Tal, welches als Frischluftschneise für viele umliegende Gemeinden dient, ohne jegliche Not belastet.

Wir fordern den Ausschluss der E-Trasse, da durch diese das Gosbachtal mit mehr Schadstoffen als bisher belastet wird.

*Vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion über Schadstoffe in den Städten und daraus resultierenden wissenschaftlich nachgewiesenen Gesundheitsbelastungen, finden wir es sehr fragwürdig, diese Planung der E-Trasse zur Planfeststellung überhaupt vorzulegen. Denn die Planung führt im Gosbachtal zu zusätzlichen nicht notwendigen Schadstoffemissionsquellen durch vier Tunnelportale und eine Brücke. **Es wird eine Stellungnahme vom RP hierzu angefordert.***

Vor allem in Hinblick darauf, dass es weitaus bessere Alternativen gibt, wie z. B. die F- oder K-Trasse.

Desweiteren verstößt die Planung gegen das Verschlechterungsgebot, das bei jeglicher Neuplanung zu beachten ist. Ausnahmen davon sind nur zulässig, wenn es keine verwirklichtbaren Alternativen gibt.

Diese gibt es jedoch mit der F- und K-Trasse.

2.2.41 Seite 174, Pos. 8 Durchführung der Baumaßnahme

Die Andienung der Tunnelbaustelle bzw. des nördlichen Widerlagers der Gosbachtalbrücke erfolgt durch linksseitige angeordnete Ein- und Ausfahrten. Da linksseitig angeordnete Ein- und Ausfahrten in Deutschland unüblich sind, müssen in diesem Bauzustand entsprechende Sicherungsvorkehrungen getroffen werden und gegebenenfalls die Geschwindigkeit in diesem Bereich reduziert werden.

Welche Sicherungsvorkehrungen sind gemeint? Die vorgelegten Unterlagen sind zu ergänzen und ggf. erneut auszulegen.

2.2.42 Seite 175

Aufgrund der in Kapitel 4.6.8 – Vortriebsverfahren beschriebenen Sicherheitsproblematik fallen die Ausbruchsmassen des Tunnels Drackenstein am im Gosbachtal gelegenen Nordportal an und werden von hier in die BAB-Dammstrecke Amtalklinge transportiert. Dazu muss der Ausbruch innerhalb des Baufeldes in den Talgrund, unter der geplanten Talbrücke, verbracht und anschließend über eine Baustraße sowie die schwach frequentierte K 1447 abgefahren werden.

Eine Erschließung des Tunnels Drackenstein vom Gosbachtal aus wäre für das Gosbachtal der ökologische Super-GAU, dies lehnen wir kategorisch ab.

Wir fordern den Tunnel Drackenstein von der Albhochfläche aus zu erschließen und den Massentransport, wie in den Unterlagen als Alternative beschrieben, über die bestehende A 8 bis zur Amtalklinge vorzunehmen.

2.2.43 Seite 175

Da eine Nutzung des bestehenden Weges Flst. Nr. 1556 wegen der sehr ungünstigen Sicht- und Höhenverhältnisse nicht in Frage kommt, wird aus dem Baufeld eine bituminös befestigte Baustraße in südwestlicher Richtung unter Einschluss eines bestehenden unvermarkten Weges bis zur K 1447 angelegt. Falls erforderlich, wird die im Weg bestehende Gosbachverdolung ohne Inanspruchnahme des Bachlaufes entsprechend den Anforderungen des Baustellenverkehrs gesichert.

Dies ist FFH-Gebiet, wir fordern den Ausschluss der E-Trasse, da es hierzu machbare Alternativen gibt, wie z.B. die F- und die K-Trasse.

2.2.44 Seite 175

Sollte der Tunnel Drackenstein trotzdem vom Südportal aufgefahren werden (die DB hat den Steinbühl tunnel von der Albhochfläche aus so hergestellt), kann der Baustellenverkehr ohne Beeinträchtigung von Ortslagen wie folgt abgewickelt werden: Vom Südportal erfolgt der Massentransport über die K 1447/K 7404, die bestehende Betriebsumfahrt der A 8 bei Betr.- km 145+950 und die bestehende Abstiegstrasse bis zur Fischerhäuslebrücke. Dort kann eine Anbindung vom südlichen Widerlager auf den Forstweg in der Amtalklinge und umgekehrt zum nördlichen Widerlager angelegt werden; die entsprechenden Flächen stehen gemäß den Grunderwerbsunterlagen während der Bauzeit zur Verfügung. Damit bestünde die Möglichkeit, dass der Baustellenverkehr für die Rückfahrt zum Tunnelportal Drackenstein wieder auf die Abstiegstrasse auffährt und an der AS Mühlhausen wendet.

Ein Massentransport aus dem Drackenstein tunnel, wie zuvor beschrieben, wird auf jeden Fall gefordert, alles andere wird kategorisch abgelehnt.

Prinzipiell ist das zuvor beschriebene Baustellenkonzept auch das Konzept für den Massentransport bei der F- oder K-Trasse in die Amtalklinge. Bei diesen Trassen wäre generell ein Tunnelangriff von der Südseite möglich und somit würde nicht nur das Gosbachtal sondern auch das Filstal verschont bleiben.

2.2.45 Seite 176 Baustelleneinrichtung

Weitere kleinere maßnahmenbezogene Baustelleneinrichtungsflächen sind im Gosbachtal unter der Talbrücke, jedoch außerhalb des als Naturschutzgebiet ausgewiesenen Bachbereichs und am Südportal des Drackenstein tunnels ausgewiesen.

In den Unterlagen fehlt ein eindeutiges Baustelleneinrichtungskonzept, dies ist mit den betroffenen Gemeinden im Vorfeld der Baumaßnahme abzustimmen.

2.2.46 Seite 176

Bei gleichzeitigem Baubeginn beider Tunnel und Talbrücken kann die gesamte Baumaßnahme in etwa 4,5 bis 5 Jahren durchgeführt werden.

Wir fordern in die Ausschreibungsunterlagen aufzunehmen, dass alle Tunnel oder Talbrücken gleichzeitig begonnen werden, um die Baumaßnahme in kürzester Zeit und somit geringster Belastung für die Umwelt und die Anwohner durchzuführen.

Teil 3: Lärm und Luftschadstoffgutachten

3.1 Luftschadstoffgutachten (Quelle: 24 pfv A8alb 11 ImmissionsGA)

**Luftschadstoffgutachten zur Ermittlung der Auswirkungen des 6streifigen Ausbaus der BAB A8 Karlsruhe - München zwischen Mühlhausen und Hohenstadt
(Datei: U11Ac_Luftschadstoffe_PAE2)**

3.1.1 Seite 3, Pos. 2.1 Lufthygienische Untersuchung: Beurteilung des Ausbaus der A8

Um die lufthygienischen Auswirkungen des geplanten Ausbaus flächendeckend im Nahbereich des Trassenverlaufs bestimmen zu können, sind die Zusatzbelastungen so genau wie möglich zu prognostizieren. Auf Grund der komplexen topographischen Situation im näheren Untersuchungsbereich schlagen wir das Ausbreitungsmodell AUSTAL mit einem vorgeschalteten Windfeldmodell vor. Bei der sehr komplexen Topographie wäre für Teilbereiche ein prognostisches Windfeldmodell sachgerecht. Allerdings sind Berechnungen mit einem prognostischen Windfeldmodell sowohl kosten- als auch zeitintensiv.

Die bisher vorgelegten Unterlagen sind unzureichend und werden der Größe der Baumaßnahme und der einzigartigen Topographie nicht gerecht.

Wir fordern das bestmögliche Berechnungsmodell, um der sehr komplexen Topographie gerecht zu werden.

Es wird eine Aussage zu Leeturbulenzen in dem Gutachten vermisst, wir bitten um Nachreichung. (Erläuterung zu Leeturbulenzen siehe Anlage.)

3.1.2 Seite 4

In dem für die Planfeststellungsunterlagen 2004/2005 durchgeführten lufthygienischen Gutachten wurden meteorologische Daten der DWD-Station Stötten und Mühlhausen verwendet, die vom AG zur Verfügung gestellt wurden

Die meteorologischen Daten von 2004/2005 sind total veraltet. Die Klimaveränderungen dieses Jahrhunderts und deren zukünftige Entwicklung (Prognosen) sind nicht berücksichtigt. Ein entsprechendes Gutachten wird gefordert. Wir fordern eine diesbezügliche Überarbeitung

3.1.3 Seite 18, Pos. 4.2.1 Motorbedingte Emissionen

Im Prognose-Planfall ist für den Abschnitt zwischen Beginn der Planfeststellung bis zur AS Mühlhausen in beiden Richtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 120 km/h vorgegeben. Zwischen der AS Mühlhausen bis Südportal Himmelsschleife ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h vorgesehen. Im Bereich der beiden Tunnel Himmelsschleife und Drackensteintunnel sowie auf der Gosbachtalbrücke ist ein Tempolimit von 80 km/h vorgesehen. Südlich des Drackensteintunnels wird das Tempolimit wieder auf 120 km/h angehoben. Ab Widderstall wird eine Begrenzung auf 130 km/h festgelegt.

Die Planfeststellungsbehörde kann nach unserem Dafürhalten keine Regelung für einen dauerhaften Straßenbetrieb treffen. Es ist vom „kritischen Fall“ auszugehen. Damit sind alle Emissions- bzw. Immissionsermittlungen und – Beurteilungen auf die Entwurfsgeschwindigkeit abzustellen. Die vorgelegten Unterlagen sind demnach unzureichend und erneut zu bearbeiten und auszulegen.

3.1.4 Seite 30, Pos. 5.2.1 Geländeeinfluss

Mit dem nicht so hoch auflösenden GlobDEM-Datensatz ([13]) und der in Abb. 5 gelb markierten Windverteilung (SynRepAKTerm) wurden für den Untersuchungsraum plausible Windverteilungen im Untersuchungsgebiet erzeugt. Mit dem GlobDEM-Datensatz wird zum einen die Leitwirkung durch die Bergrücken, zum anderen die Strömung in die Nebentäler realistisch abgebildet.

Wir fordern das bestmögliche Berechnungsmodell, um der sehr komplexen Topographie gerecht zu werden.

3.1.5 Seite 33

Im Bereich des Gosbachtals ist eine ausgeprägte Kanalisierung, d.h. ausgeprägte Winde aus Südsüdwest und Nord zu erwarten. Die Verhältnisse im Tal werden durch die synthetischen Windrosen nicht aufgelöst. Es ist zu erwarten, dass im Bereich des Talgrunds die Kanalisierung der Windrichtungen stärker ausgeprägt ist als sie sich in den synthetischen Daten zeigt.

*Hier wird das Gosbachtal als Frischluftzufuhrschneise bestätigt.
Diese Aussage wird jedoch nicht ausreichend gewürdigt.*

Da Gosbach bei der E-Trasse durch die Brücke im Filstal (die bei jeder Trasse erforderlich ist) sowie zusätzlich durch die Gosbachtalbrücke belastet wird, ist die Frischluftzufuhr aus beiden Tälern unterbrochen, das ist nicht zumutbar.

*Von besonderer Relevanz, insbesondere zur Beurteilung der ökologischen und gesundheitlichen Aspekte (UVS, Flora, Fauna, Mensch) sind Calmen, Nebellagen etc., die vor Ort keine Seltenheit sind. Diesbezüglich versagen die vorgelegten Untersuchungen. **Entsprechende Erhebungen und Beurteilungen werden gefordert.***

Wir fordern eine höhere Brücke im Filstal, damit werden die Belastungen aus dem Filstal reduziert. Zusätzlich fordern wir den Ausschluss der E-Trasse, damit die Brücke im Gostal nicht benötigt wird.

Jegliche Alternativtrasse ist besser.

3.1.6 Seite 48, Pos. 6.2.1.1 Festlegung der Monitorpunkte

Abb. 16: Lage der Monitorpunkte im Untersuchungsgebiet Mühlhausen im Täle (G1).

Die bisher vorgesehenen Monitorpunkte werden als nicht ausreichend erachtet.

Es gibt in Gosbach nur Monitorpunkte im Gewebegebiet in der Au (M1 bis M4), obwohl die Hauptwindrichtung von Süd nach Nord ist.

Was ist mit den Gebäuden in Gosbach z.B. in der Wiesensteigerstrasse und im Sänder?

Es wird gefordert weitere Monitorpunkte im Gosbachtal festzulegen, diese sind mit den Gemeinden abzustimmen.

3.1.7 Seite 53, Pos. 6.2.1.2 Bewertung der PM10-/PM 2,5-Belastung

Abb. 19: Prognose der PM10-Jahresmittelwerte der Immissionsgesamtbelastung für den Prognose-Planfall - Mühlhausen im Täle (G1).

Auf den Planunterlagen ist keine Ausbreitungsfläche zu erkennen. Eine Darstellung gleicher Belastungssituationen wird gefordert.

Es wird gefordert, diese Unterlagen nachzureichen, so dass wir unsere Einwendungen dazu erstellen können. Diese werden wir dann nachreichen.

3.1.8 Seite 54, Pos. 6.1.2.3 Bewertung der NO₂-Belastung

Tab. 19: NO₂-Gesamtbelastung an den Monitorpunkten Mühlhausen im Täle (G1).

Im Prognose-Planfall (Abb. 22) kommt es gegenüber dem Prognose-Nullfall vor allem südlich der AS Mühlhausen zu deutlichen Verbesserungen durch den Anstieg der Trasse zur Filstalbrücke hin. Damit wird der Abstand der Autobahnemission zu den bebauten Bereichen vergrößert und die Immissionsbelastung deutlich verringert

Wir fordern den Ausschluss der E-Trasse und eine höhere Brücke im Filstal, wie bei der K18-Trasse vorgesehen. Im Gutachten kommt eindeutig zum Ausdruck, dass eine höhere Filstalbrücke die Immissionsbelastung deutlich verringert. Dies stellt für die Anwohner eine wesentliche Verbesserung dar.

3.1.9 Seite 57, Pos. 6.2.1.3 Bewertung der NO₂

Abb. 22: Prognose der NO₂-Jahresmittelwerte der Immissionsgesamtbelastung für den Prognose-Planfall Mühlhausen im Täle (G1); wie (3.1.7)

Auf den Planunterlagen ist keine Ausbreitungsfläche zu erkennen. Eine Darstellung gleicher Belastungssituationen wird gefordert.

Es wird gefordert, diese Unterlagen nachzureichen, so dass wir unsere Einwendungen dazu erstellen können. Diese werden wir dann nachreichen.

3.1.10 Seite 58, Pos. 6.2.2.1 Festlegung von Monitorpunkten

Die bisher vorgesehenen Monitorpunkte werden als nicht ausreichen erachtet.

Es gibt in Gosbach nur Monitorpunkte im Gewebegebiet in der Au (M1 bis M4), obwohl die Hauptwindrichtung von Süd nach Nord ist.

Was ist mit den Gebäuden in Gosbach z.B. in der Wiesensteigerstrasse und im Sänder?

Es wird gefordert weitere Monitorpunkte im Gosbachtal festzulegen, diese sind mit den Gemeinden und der BI Dracki abzustimmen.

3.1.11 Seite 59

Tab. 20: PM10-Gesamtbelastung an den Monitorpunkten Gosbachtalbrücke (G2) und

Tab. 21: PM2,5-Gesamtbelastung an den Monitorpunkten Gosbachtalbrücke (G2).

Wir fordern den Ausschluss der E-Trasse, da durch diese das Gosbachtal mit mehr Schadstoffen als bisher belastet wird.

Die Grenzwerte werden in den Bereichen der Wohnbebauung gemäß dem Gutachten zwar nicht überschritten, jedoch wird dieses Tal, das bisher als Frischluftschneise für Gosbach und die umliegenden Gemeinden fungiert, ohne jegliche Not belastet. Wie bereits aufgezeigt, gibt es Alternativen, die das Gosbachtal nicht belasten.

*Vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion über Schadstoffe in den Städten und daraus resultierenden wissenschaftlich nachgewiesenen Gesundheitsbelastungen, finden wir es sehr fragwürdig, diese Planung der E-Trasse zur Planfeststellung überhaupt vorzulegen. Denn die Planung führt im Gosbachtal zu zusätzlichen nicht notwendigen Schadstoffemissionsquellen durch vier Tunnelportale und eine Brücke. **Es wird eine Stellungnahme vom RP hierzu angefordert.***

Vor allem in Hinblick darauf, dass es weitaus bessere Alternativen gibt, wie z. B. die F- oder K-Trasse.

Desweiteren verstößt die Planung gegen das Verschlechterungsgebot, das bei jeglicher Neuplanung zu beachten ist.

Ausnahmen davon sind nur zulässig, wenn es keine verwirklichtbaren Alternativen gibt.

Diese gibt es jedoch mit der F- und K-Trasse.

3.1.12 Seite 62

Abb. 26: Prognose der PM10-Jahresmittelwerte der Immissionsgesamtbelastung für den Prognose-Planfall – Gosbachtalbrücke (G2)

Auf den Planunterlagen ist keine Ausbreitungsfläche zu erkennen.

Es wird gefordert, diese Unterlagen nachzureichen, so dass wir unsere Einwendungen dazu erstellen können. Diese werden wir dann nachreichen.

3.1.13 Seite 63, Pos. 6.2.2.3 Bewertung der NO₂-Belastung

Tab. 22: NO₂-Gesamtbelastung an den Monitorpunkten Gosbachtalbrücke (G2).

Die bisher vorgesehenen Monitorpunkte werden als nicht ausreichend erachtet.

Es gibt in Gosbach nur Monitorpunkte im Gewebegebiet in der Au (M1 bis M4), obwohl die Hauptwindrichtung von Süd nach Nord ist.

Was ist mit den Gebäuden in Gosbach z.B. in der Wiesensteigerstrasse und im Sänder?

Es wird gefordert weitere Monitorpunkte im Gosbachtal festzulegen, diese sind mit den Gemeinden abzustimmen.

3.1.14 Seite 66

Abb. 29: Prognose der NO₂-Jahresmittelwerte der Immissionsgesamtbelastung für den Prognose-Planfall – Gosbachtalbrücke (G2).

*Auf den Planunterlagen ist keine Ausbreitungsfläche zu erkennen. **Eine Darstellung gleicher Belastungssituationen wird gefordert.***

Es wird gefordert, diese Unterlagen nachzureichen, so dass wir unsere Einwendungen dazu erstellen können. Diese werden wir dann nachreichen.

3.1.15 Seite 70,

Abb. 32: Prognose der PM10-Jahresmittelwerte der Immissionsgesamtbelastung für den Prognose-Planfall – Drackensteintunnel Süd (G3).

Auf den Planunterlagen ist keine Ausbreitungsfläche zu erkennen. Eine Darstellung gleicher Belastungssituationen wird gefordert.

Es wird gefordert, diese Unterlagen nachzureichen, so dass wir unsere Einwendungen dazu erstellen können. Diese werden wir dann nachreichen.

Fazit: Für Drackenstein wird die Belastung aus dem Gosbachtal trotz verbesserter Abgastechnik bis 2030 nicht besser als jetzt, im Gegenteil, die Belastung aus dem Südteil der Trasse hinter Drackenstein kommt noch hinzu. Die Grenzwerte werden zwar eingehalten, aber es ist dennoch eine Verschlechterung gegenüber dem Status Quo, was bei einer Neuplanung nicht hinnehmbar ist.

Wir fordern den Ausschluss der E-Trasse und die Realisierung einer Gesamttunneltrasse wie z. B. die F- oder die K-Trasse. Dabei wird das Gosbachtal von jeglichen Zusatzbelastungen verschont.

3.2 Schalltechnische Untersuchung zur 2. Planänderung (Quelle: 24 pfv A8alb 11 ImmissionsGA) (Datei: U111c_00_STU_Bericht_PAE2)

3.2.1 Seite 31 und 32, Pos. 12.1 Grundlagen zur Beurteilung von Veränderung

Ein Anspruch auf Lärmvorsorge aus Art. 2 Abs. 2 oder 14 GG setzt neben dem Vorliegen der o.g. Lärmwerte noch zusätzlich voraus, dass das Vorhaben einen zusätzlichen kausalen Lärmerhöhungsbeitrag leistet. Wo es durch das Vorhaben lediglich zu einer Aufrechterhaltung des Status Quo bzw. einer Verbesserung der Gesamtlärmsituation kommt, ist für die Gewährung von Schallschutzmaßnahmen kein Raum. Dies gilt auch, wenn die Vorbelastung in Wohngebieten bereits im kritischen Bereich von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts oder höher liegt. Auf der anderen Seite ist es nicht erforderlich, dass der vorhabensbezogene kausale Lärmerhöhungsbeitrag einen wesentlichen Lärmzuwachs (vgl. 3 dB(A)-Regel der 16. BImSchV) mit sich führt. Für die Bejahung von Lärmschutzansprüchen genügt bereits, dass der Lärmzuwachs eine Größe von 0,1 dB(A) überschreitet.

In den Unterlagen wird behauptet, dass sich der Lärm in Drackenstein nicht erhöht (siehe Anlage:U111c_01_STU_Anhang_PAE2, Tabelle 4), diese Aussage wird generell angezweifelt.

*Es gibt keine Aussage über Auswirkungen der 4 m hohen Glaswände auf der Brücke für die Gebäude in Drackenstein oberhalb der Brücke. **Dieser Nachweis wird gefordert, da wir von einer massiven Verschlechterung ausgehen.** Glas ist schallhart und wird zu Vielfachreflektionen führen. Wenn eine weitere Erhöhung auf z.B. 6m oder ein abschrägen im oberen Teil eine Verbesserung darstellt, **so wir dies gefordert.***

*Es fehlt in dem Gutachten eine Aussage zur Lärmentwicklung in Gosbach auf der gegenüberliegenden Talseite wie z.B. Schulstraße, Mörikestraße, Neue Steige, Alte Steige, Hölderlinweg, Am Tierstein, Haufstraße und Hiltentalstraße. **Dieser Nachweis wird gefordert.***

*Es gibt in der PFU- PAE 2 keine aktuellen Lärmkarten wie sie noch im PAE1 vorhanden waren. Aber auch dort waren die vorgenannten Straßen nicht erfasst. **Dieser Nachweis wird gefordert.***

*Den bisher vorgelegten Gutachten ist nicht zu entnehmen, ob die Reflektionen an den Talhängen in den Berechnungen berücksichtigt sind. **Der Nachweis hierzu wird gefordert.***

*Die berechneten Lärmwerte sind Durchschnittswerte, die Spitzenbelastungen werden erheblich höher sein und übersteigen sicher den Lärmzuwachs von 0,1 dB. Gegenüber der jetzigen Situation mit 2 Abstiegspuren sind nachher 3 Abstiegsspuren + 3 Aufstiegsspuren auf der Gosbachtalbrücke vorhanden. **Der Nachweis hierzu wird gefordert.***

Die Diskussion um Lärm im Gosbachtal ist nur der E-Trasse geschuldet. Im Gosbachtal würde es ohne Brücke gar keinen Lärm geben.

Es ist auf die E-Trasse zu verzichten, denn sie ist die einzige Trasse, die zusätzlichen Lärm im Gosbachtal verursacht. Bei Berücksichtigung der alternativen K18-Trasse wäre das Gosbachtal nach der Baumaßnahme nahezu lärmfrei.

3.2.2 Seite 34, Pos. 12.5 Berechnungsergebnisse und deren Beurteilung

...berechnen sich am Tag an einem Gebäude (Im Sänder 18) geringe Pegelerhöhungen von 0,1 dB(A) bei Beurteilungspegeln deutlich unterhalb der Auslöseschwelle

*Warum ist dieses Haus nicht auf der Liste derjenigen, die Anspruch auf passiven Lärmschutz haben?
Wir bitten um Erläuterung.*

3.2.3 Seite 38 ff, Pos. 14 Zusammenfassung

Mit der Vorzugsvariante können:

- 100 % der im Prognose-Planfall ohne Lärmschutz ermittelten Tagesgrenzwertüberschreitungen gelöst werden.
- rund 90 % der im Prognose-Planfall ohne Lärmschutz ermittelten Nachtgrenzwertüberschreitungen gelöst werden. D.h. zukünftig verbleiben an nur mehr 16 von rund 188 Fassadenseiten Überschreitungen des maßgebenden Grenzwertes der 16. BImSchV zwischen 0,1 und 1,5 dB(A)

Die Zusammenfassung ist mangelhaft, da, wie vorgeannt, einige Unterlagen nicht vorhanden oder Berechnungen nicht nachvollziehbar sind. Wir bitten um Korrektur.

Hautkritikpunkte sind:

- *Im Gutachten wird Drackenstein nur nebenbei erwähnt, anscheinend gibt es dort keinen Lärm.*
- *In der Anlage „U111c_01_STU_Anhang_PAE2“ kommt zwar Gosbach (Tabelle 6) und Mühlhausen (Tabelle 7), aber nicht Drackenstein vor.*
- *Es gibt keine Aussage zu den Auswirkungen der 4 m hohen Glaswände auf der Brücke für die Gebäude in Drackenstein oberhalb der Brücke.*
- *Es fehlt in dem Gutachten eine Aussage zur Lärmentwicklung in Gosbach auf der gegenüberliegenden Talseite in Gosbach wie z.B. Schulstraße, Mörikestraße, Neue Steige, Alte Steige, Hölderlinweg, Am Tierstein, Haufstraße und Hiltentalstraße*

Teil 4: Geologie

4.1 Geologie und Hydrogeologie (Quelle: 24 pfv A8alb 09 Geologie)

(Datei: U09_00c_Geologie_Gutachten_PAE2)

4.1.1 Seite 15 letzter Absatz, Pos. 2.2 Schichtfolge

Die Talhänge und Steiflanken des Albtraufs werden überwiegend von Hangschutt bedeckt; er kann in Eintiefungen mehrere Meter Mächtigkeit erreichen. Am nordwestlichen Talhang des Gostales wurden außerdem durch fossiles Hangkriechen umgelagerte **Fließerden** (fl) festgestellt. Auf der gegenüberliegenden Gostalseite wurde eine über 12 m mächtige, überwiegend aus Kalksteinschutt und Schluff bestehende fossile **Rutschmasse** (qr) erkundet.

Gemäß der Aussage im Gutachten befinden sich die Widerlager der Gostalbrücke im Rutschhang, wenn man die gleichen Kriterien für alle Trassen ansetzt, dann ist das ein Ausschlusskriterium für die E-Trasse.

Ein Brückenbau in diese Rutschhänge dürfte hier viel schwieriger sein, als im Rufsteinhang in Gruibingen.

Wir fordern die E-Trasse auszuschließen.

4.1.2 Seite 19, Pos. 3.2 Oberirdische Entwässerung, Karsterscheinungen und Karstzonen

Die **Grundwasserführung** der Wohlgeschichteten Kalke (ox2) kann vor allem am süd-östlichen Talhang der oberen Gos örtlich und zeitlich stark zunehmen, da dort weitlumiger Röhrenkarst nachgewiesen ist (Gosquellen bei Unterdrackenstein). Dies ist u. a. bei der Gründung der Gostalbrücke zu beachten. Der anzusetzende Wasserdruck muss extreme hydrologische Verhältnisse mit in Klüften rasch ansteigenden Karstwasserspiegeln berücksichtigen.

Gemäß der Aussage im Gutachten ist die Gründung der Gostalbrücke alles andere als einfach zu bauen.

Und das Ganze ohne Not, denn es gibt weitaus bessere Alternativen, die keine Gostalbrücke benötigen.

Wir fordern daher den Ausschluss der E-Trasse und die Verwirklichung einer der bereits mehrfach genannten Alternativen.

4.1.3 Seite 45,46, Pos. 5.1.1 Bautechnische Beurteilung

An den Hängen des Fils- und Gosbachtals sind im Trassenbereich Anzeichen für zumindest oberflächennahe **Rutschungen** im steinigen, lehmigen Hangschutt von mehreren Metern Mächtigkeit vorhanden. Dies führt dazu, dass in allen Voreinschnitten für die Tunnelportale entsprechende Sicherungen für die Baugruben vorzusehen sind.

Wie bei der Erkundung weiterhin festgestellt wurde, muss infolge einer ausgeprägten talparallelen Entspannung des Gebirges im Bereich des Fils- und Gostales bis zu Überlagerungshöhen von 20 – 25 m mit einer stark eingeschränkten Eigentragfähigkeit der Überlagerung gerechnet werden.

Schon die Baugrubensicherung der Tunnelportale ist sehr aufwendig und nur unter größeren umweltzerstörerischen Eingriffen möglich.

Und das Ganze ohne Not, denn es gibt weitaus bessere Alternativen, die keine Tunnelportale im Gosbachtal benötigen.

Wir fordern daher den Ausschluss der E-Trasse und die Verwirklichung einer der bereits mehrfach genannten Alternativen.

4.1.4 Seite 47 und 48, Pos. 5.1.2 Hydrogeologische Beurteilung

Der Tunnel „Himmelsschleife“ liegt fast auf seiner gesamten Länge unter der geschlossenen, freien Karstgrundwasseroberfläche (KWO). Der bisher höchste Grundwasserstand wurde bei rd. 641 m ü. NN (HW2) gemessen.

Wir fordern aus hydrogeologischen Gründen eine höhere Brücke im Filstal, wie bei der K18-Trasse vorgeschlagen.

Denn dann ist der Tunnel über der Karstgrundwasseroberfläche, womit keine Durchschneidung der karstgrundwasserführenden Schicht notwendig ist.

Wegen seiner Lage über der KWO müssen bei diesem Tunnel grundsätzlich keine Maßnahmen für einen andauernden Wasserabfluss getroffen werden. Dieses bedeutet auch eine entsprechende Kostenersparnis.

Wir fordern daher den Ausschluss der E-Trasse und die Verwirklichung einer der bereits mehrfach genannten Alternativen.

4.1.5 Seite 51, Tunnel „Drackenstein“ und Albhochfläche

Das südöstliche Widerlager der Gostalbrücke und das Tunnelportal des Tunnels Drackenstein befindet sich oberhalb der **Quellfassung „Krähensteig“** in der Wasserschutzzone II, unweit der Zone I. Die gesamte Tunnelstrecke verläuft über der Karstgrundwasseroberfläche zentral durch den Zustrombereich dieser Fassung in der Zone II. Während der Bauzeit muss die Trinkwassergewinnung aus der Krähensteigquelle stillgelegt werden. Von einer Wiederinbetriebnahme unmittelbar nach Abschluss der Bauarbeiten kann nicht ausgegangen werden. Über den weiteren Fortbestand der Krähensteigquelle zur Trinkwasserversorgung müsste nach Vorlage bzw. Auswertung der Ergebnisse der Beweissicherung entschieden werden.

Unter Berücksichtigung eines worstcase-Szenarios kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch den Tunnel eine zumindest zeitweise wasserführende Karststruktur angefahren wird, die ein größeres Einzugsgebiet entwässert. Bei einer mittleren Grundwasserneubildung von $16 \text{ l}/(\text{s}\cdot\text{km}^2)$ kann eine Grundwassermenge von rd. **Qmittel = 50 l/s**, bei extremer Grundwasserneubildung von rd. **Qmax = 500 l/s** nicht ausgeschlossen werden. Die Hochwasserverhältnisse können 3 bis 4 Tage andauern. Als weitere Karstphänomene sind wassererfüllte Siphone oder Karstseen nicht auszuschließen,

Die E-Trasse ist die einzige Trasse, die durch eine Wasserschutzzone II führt. Aufgrund des Risikos, dass die Krähensteigquelle für immer stillgelegt werden muss, lehnen wir die E-Trasse kategorisch ab.

Wasser ist das höchste Gut, das es für uns und zukünftige Generationen zu schützen gilt. Es ist grob fahrlässig in Anbetracht der dramatischen klimatischen Änderungen eine Trinkwasserquelle zu zerstören

Eine Entschädigungszahlung kann den Verlust einer Trinkwasserquelle niemals ausgleichen.

Das Risiko, die Quelle nicht mehr nutzen zu können muss nicht eingegangen werden, denn es gibt weitaus bessere Alternativen, die keine Wasserschutzzone II durchqueren (der Tunnel der K18-Trasse mit 1.700 m Länge durchquert überhaupt kein Wasserschutzgebiet). Auf der nachfolgenden Bestandstrasse befindet man sich zwar in Wasserschutzzone III der Kornberggruppe, aber dies ist mittels der heutzutage vorgeschriebenen Oberflächenentwässerung der neuen Fahrbahn relativ problemlos zu beherrschen.

Wir fordern daher den Ausschluss der E-Trasse und die Verwirklichung einer der bereits mehrfach genannten Alternativen.

4.1.6 Seite 54 und 55, Pos. 5.2 Brückenbauwerke

Im Bereich der **Gostalbrücke** stehen im Taltiefsten bis zu 20 m mächtige grundwasserführende Talablagerungen an. Diese Schichten sind bei entsprechender Brückengestaltung zur Lastabtragung ungeeignet. Daher müssten gegebenenfalls auch dort Tiefgründungen mit Großbohrpfählen ausgeführt werden. Am Talhang, wo die Gründung der Widerlager für die Bogenbrücke vorgesehen ist sind, streichen die Schichten des ox2 aus. Der ox2 bildet vor allem auf der Seite München eine ausgeprägte Geländestufe. Der unwegsame Steilabfall folgt möglicherweise der talrandparallelen Gosbachtal-Störung. Im bewaldeten Steilhang talabwärts kam es in der jüngeren erdgeschichtlichen Vergangenheit zu oberflächennahen Massenumlagerungen (Rutschung). Für die geplante Bogenbrücke sind an den Talrändern Kämpferfundamente im ox1 wahlweise mit Großbohrpfählen oder alternativ Flachgründungen über große Fundamentkästen mit senkrecht zur Drucklinie angeordneten Gründungsflächen möglich. Dabei sollen die Gründungen im Bereich der aufzufüllenden Amtalklinge bereits vor dem Auffüllen hergestellt werden.

Der Brückenbau im Gosbachtal ist gemäß der Beschreibung sehr aufwendig und somit nur unter größeren umweltzerstörerischen Eingriffen möglich.

Diese Probleme könnten leicht vermieden werden, denn es gibt weitaus bessere Alternativen, die keine Gostalbrücke benötigen.

Wir fordern daher den Ausschluss der E-Trasse und die Verwirklichung einer der bereits mehrfach genannten Alternativen.

4.1.7 Seite 55, Pos. 5.3 Erdarbeiten

Der dem Tunnel „Drackenstein“ folgende, 15 bis 20 m tiefe Großeinschnitt muss wegen der intensiven Verkarstung im Massenkalk mit freien Regelböschungen geplant werden. Sollten sich beim Abtrag längere, standsichere Felsabschnitte zeigen, können diese als landschaftstypische Felsgruppen in den Böschungen erhalten bleiben.

Auch die Herstellung des Tunnelendes mit ca. 160 m Breite und 15 m bis 20 m Tiefe ist nur unter größeren umweltzerstörerischen Eingriffen möglich. (Siehe auch Beurteilung im umweltfachlichen Bericht.)

Wir fordern daher den Ausschluss der E-Trasse und die Verwirklichung einer der bereits mehrfach genannten Alternativen.

Teil 5: Naturschutz, Umweltverträglichkeit, FFH Verträglichkeit und Artenschutzbeitrag

5.1 Umweltfachlicher Beitrag zu den modifizierten Varianten (Quelle: 24 pfv A8alb 12 7 LBP UVS Teil01) (Datei: U127nc_LBP_UVS_Varianten_PAE2)

Grundsätzlich ist festzustellen:

Die mit Vorschriften zur Ermittlung und Beurteilung versehenen Emittenten Schall und Luft sind an technisch – wirtschaftlichen Beurteilungsmaßstäben ausgerichtet. Erst wenn eine bauliche Maßnahme die Überschreitung von sog. Grenzwerten dieser Maßstäbe erwarten lässt, sind Schutzmaßnahmen oder Entschädigungen erforderlich bzw. besteht ein rechtlicher Anspruch.

Die UVS allerdings hat zu ermitteln, welche Wirkungen einer Maßnahme generell entstehen. Hier sind keine Grenzwerte, sondern Veränderungen darzustellen und zu beschreiben. Dies gilt für alle Umweltmedien (Schall, Licht, Schadstoffeinträge in Luft, Wasser, Boden, für Flora, Fauna und speziell den Menschen). Hierbei sind Bezugsszenarien, die Alternativtrassen (z. B. die Null- und Ausbauvariante) zu untersuchen. Diesbezüglich mangelt es in den Unterlagen an den notwendigen Erfassungen und Beurteilungen. Die zur UVS verwendeten Daten und daraus abgeleiteten Ergebnisse verfehlen die Ansprüche einer UVP gänzlich.

5.1.1 Seite 66, Pos. 5. Zusammenfassung der Überprüfung

Fazit: Das Ergebnis des Variantenvergleichs der UVS 2003 und die Einstufung der Variante E als umweltfachlich ungünstigste Variante ist auf die modifizierte Variante E* übertragbar. Bei der Variante E* sind analog zur Variante E auf Grund der Querung des Gostales sowie der Neutrassierung im Bereich der Albhochfläche südöstlich von Drackenstein die vergleichsweise **stärksten Umweltauswirkungen** zu erwarten.

Weshalb wurde die UVS 2003 erst jetzt veröffentlicht?

Das Fazit des umweltfachlichen Beitrages ist für die E-Trasse vernichtend, wir fordern den Ausschluss der E-Trasse aus dem Verfahren, da sie die umweltfachlich ungünstigste Variante darstellt und dies 2003 verschwiegen wurde.

Da diese Tatsache im Linienbestimmungsverfahren nicht bekannt war oder wissentlich verschwiegen wurde, ist das Verfahren nicht korrekt abgelaufen und wird grundsätzlich beanstandet.

Jegliche andere Alternative ist der E-Trasse vorzuziehen.

5.2 FFH-Verträglichkeitsuntersuchung (Quelle: 24 pfv A8alb 12 5 LBP FFH US) (Datei: U125_00c_FFH_VU_PAE2)

5.2.1 Seite 5, Pos. 1.1 Aufgabenstellung - Varianten

Der FFH-Verträglichkeitsprüfung liegt die modifizierte Variante E* zugrunde.

FFH-Problematik

Die geplante Trasse quert das FFH-Gebiet Nr. 7423-342 Filsalb im Bereich des Gostales mit einer Bogenbrücke. Somit besteht die Notwendigkeit, die geplante Trasse auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des betroffenen FFH-Gebietes zu untersuchen.

Die E-Trasse ist die einzige Trasse die ein FFH-Gebiet durchquert und ist somit auszuschließen, da es machbare Alternativen gibt.

5.2.2 Seite 5, Pos. 1.3 Methodik der Untersuchung - Definition

Die vorliegende Verträglichkeitsprüfung bildet den fachinhaltlichen Beitrag zum formal-rechtlichen Verfahren im Sinne von § 34 Abs. 1

BNatSchG bzw. Art. 6 Abs. 3 der FFH-RL. Im Unterschied zur Umweltverträglichkeitsprüfung mit ihrem umfassenden Prüfungsansatz, der alle Schutzgüter der Umwelt im Sinne von § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG umfasst, konzentriert sich die FFH-Verträglichkeitsprüfung auf die Frage, ob durch das geplante Vorhaben Natura 2000-Gebiete in ihren spezifischen Erhaltungszielen oder in ihrem Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigt werden können.

Wir weisen nochmals darauf hin, dass die E-Trasse die einzige Trasse ist, die ein FFH-Gebiet durchquert. Auch wenn dies angeblich nur mit einer Brücke überspannt wird, so ist doch eine Beeinträchtigung, insbesondere bei der Baustellenabwicklung, zu erwarten.

*Die K-Trasse wurde ausgeschieden, weil sie angeblich ein FFH-Gebiet tangiert, was aber nicht zutreffend ist.
Wir fordern deshalb die E-Trasse auszuschließen.*

5.2.3 Seite 6

Ein negatives Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung führt nach § 34 Abs. 1 BNatSchG zur Unzulässigkeit des Projektes. Ausnahmen sind nur unter bestimmten Maßgaben möglich, wobei § 34 Abs. 3 + 4 BNatSchG eine Stufenfolge von Befreiungstatbeständen festlegt, die nacheinander zu überprüfen sind.

***Hiermit begründet sich die Forderung erneut, die E-Trasse aus dem Verfahren auszuschließen.** Alle anderen Trassenbeurteilungen lassen die Vermutung zu, dass die E-Trasse bevorzugt beurteilt wurde, da sie die Antragstrasse des Amtes ist, das auch das Gutachten in Auftrag gegeben hat.*

5.2.4 Seite 10, Pos. 2.1 Vorgelagerte Variantenuntersuchung

Die linienbestimmte Variante E stellt nicht die aus Umweltsicht günstigste Lösung dar. Die Abwägung aller Belange durch den Vorhabensträger führt insgesamt jedoch zu der modifizierten Variante E* als günstigste Lösung, die planerisch weiterverfolgt und dieser Verträglichkeitsprüfung zugrunde liegt.

Die vorgenannte Bemerkung „Variante E stellt nicht die aus Umweltsicht günstigste Lösung dar“ ist nicht richtig, sondern wiederum geschönt und muss heißen, „Variante E stellt die aus Umweltsicht ungünstigste Lösung dar“. Dass in der Abwägung dennoch die E-Trasse als günstigste Lösung bewertet wird, ist schon ein Widerspruch in sich.

Die Abwägung wird als nicht objektiv betrachtet, sie basiert auf rein wirtschaftlichen Belangen. Diese Betrachtungsweise ist einseitig und im Hinblick auf umwelt- und naturschutzrechtliche Belange veraltet. Der Faktor Mensch wird ganz vergessen. Diese Betrachtungsweise war vielleicht vor 30 Jahren statthaft, ist aber heute nicht mehr zeitgemäß.

Daher fordern wir ein neues unabhängiges Planfeststellungsverfahren unter Berücksichtigung der heutigen Grundsätze und auch der monetären Bewertung der unwiderruflich zerstörten Umwelt und Natur sowie Immissionsbelastungen durch die Trassen.

5.2.5 Seite 29, Pos. 6.2.1.4 Anlage und Bau - Bau

Der Einsatz von Beton, Spritzbeton und Injektionsmörtel, -harzen während der Tunnelbauarbeiten kann bei Kontakt mit versickerndem Kluftwasser zu einer Veränderung des pH-Wertes sowie zu einer Kontaminierung der Krähensteigquelle führen und damit erhebliche Beeinträchtigungen des Lebensraumes Kalktuffquelle bewirken.

Maßnahmen zur Schadensbegrenzung

Zur Verschonung des Lebensraumes Kalktuffquelle wurde im Rahmen der Erarbeitung des landschaftspflegerischen Begleitplanes zur Vermeidung von Beeinträchtigungen die Schutzmaßnahme S 22 vorgesehen, wonach am Abfluss der Krähensteigquelle eine Überwachungsstelle und mobile Reinigungsanlage installiert wird.

Verbleibende Beeinträchtigung

nicht erheblich

(Auszug aus dem Erläuterungsbericht, Seite 132)

Der Tunnel Drackenstein liegt komplett in der Zone II der Quelfassung Krähensteig. Daher muss während der Bauzeit die Trinkwasserversorgung aus den Quellen stillgelegt werden. Über den weiteren Fortbestand der Krähensteigquelle kann erst nach Auswertung der Ergebnisse der Beweissicherung entschieden werden.

(Auszug aus dem Gutachten Geologie und Hydrogeologie, 5.1.2 Hydrogeologische Beurteilung (Seite 48)

Von einer Wiederinbetriebnahme der Krähensteigquelle unmittelbar nach Abschluss der Bauarbeiten kann nicht ausgegangen werden

Wenn das keine bleibenden Beeinträchtigungen darstellt, was dann?

Für uns liegt hier eine Verschleierung der Tatsachen vor, damit die E-Trasse gebaut werden kann.

Aus den vorgenannten Gründen fordern wir den Ausschluss der E-Trasse.

5.2.6 Seite 30, Pos. 6.1.2.5 Lärm - Betrieb

Für die künftige Beurteilung der Lärmsituation durch den Straßenverkehr im Bereich des Natura 2000-Gebietes Teil Gos mit Begleitstrukturen sind folgende Faktoren relevant:

- die Emissionsquelle Autobahn befindet sich in einer Höhe von max. 65 m über dem Talgrund. Aufgrund der exponierten Hochlage und der vorgesehenen schallabschirmenden Brüstungen und Schutzwänden sind die zu erwartenden Lärmimmissionen am Talgrund stark abgeschwächt. Die Länge der Emissionsquelle (Strecke zwischen den Tunnelportalen) beträgt ca. 650 m.

- Demgegenüber erfolgt im Zuge der Stilllegung des Alabstieges der Wegfall einer Emissionsquelle von ca. 1800 m, die derzeit in geringerer Höhe über dem Talgrund verläuft, jedoch nur eine etwa halb so hohe Verkehrsbelastung aufweist. Insgesamt ist deshalb nicht von einer Zunahme der Lärmimmissionen in betroffene FFH-Lebensräume auszugehen.

Das Fehlen von Bruthabitaten lärmempfindlicher charakteristischer Arten ist auf die Vorbelastung durch die bestehende BAB zurückzuführen (siehe oben).

Die Schallsituation durch den Verkehr auf der im Gostal verlaufenden K 1447 wird sich tendenziell etwas verbessern, da keine Schleichverkehre bei Überlastung der BAB mehr zu erwarten sind.

Somit sind durch Lärmeinträge keine erheblichen Beeinträchtigungen von wesentlichen Bestandteilen des FFH-Gebietes zu erwarten.

Maßnahmen zur Schadensbegrenzung

keine erforderlich.

Auch hierdurch wird bestätigt, dass eine höhere Brücke (wie bei der K18-Trasse im Filstal notwendig) für die Anwohner schalltechnisch besser wäre.

Das Gutachten verschweigt jedoch, dass eine andere Trasse wie z.B. die F- oder die K18-Trasse das Gosbachtal stark entlasten würde, da die Gosbachtalbrücke nicht notwendig wäre.

Eine gleichbleibende Lärmbelastung der betroffenen FFH-Lebensräume wird bezweifelt, da nicht berücksichtigt wurde, dass bergauf fahrende Fahrzeuge eine wesentlich höhere Lärmemission verursachen, als bergab fahrende.

Wir bitten um Richtigstellung.

5.3 Artenschutzbeitrag (Quelle: 24 pfv A8alb 12 6 LBP Artenschutz Teil01)

(Datei: U126nc_00_LBP_Artenschutzbeitrag_PAE2)

5.3.1 Seite 89, Pos. 7.4.3 Zusammenfassende Bewertung

Auch wenn aus dem Jahr 2014 im Bereich nördlich von Mühlhausen und Gosbach der Nachweis von Zauneidechsen vorliegt, konnten im Jahr 2015 keine Zauneidechsen gefunden werden. Neun der elf Zauneidechsen-Nachweise aus dem Jahr 2014 befinden sich außerhalb des Eingriffsbereichs. Es kann demnach davon ausgegangen werden, dass für diese festgestellten Individuen und deren Fortpflanzungs- und Ruhestätten kein Verbotstatbestand nach §44 Abs.1 BNatSchG vorliegt.

In unserem Gutachten wurde im Gosbachtal die Zauneidechse auch 2015 nachgewiesen, die amtliche Untersuchung ist mangelhaft und muss nachgebessert werden. (Gutachten siehe Anlage).

5.3.2 Seite 103 bis 105, Pos. 7.7.3 Ergebnisse - Tabelle 27: Vogelarten im Untersuchungsgebiet

*Die Tabelle 27 im Gutachten der Vogelarten ist nicht vollständig, es wurden in unserem Gutachten 2015 weitere Rote Liste-Arten (Girlitz, Hohltaube, Sumpfrohrsänger, Halsbandschnäpper, Fitis und Dohle) im Gosbachtal nachgewiesen. Die Dohlenkolonie im Viadukt in der Amtalklinge beträgt 2018 ca. 8 bis 10 Brutpaare. **Die vorgelegte Untersuchung ist mangelhaft und muss nachgebessert werden.** (Gutachten siehe Anlage.)*

Es wird gefordert, aufbauend auf den vorliegenden Untersuchungsergebnissen, die relevanten Bereiche in den Folgejahren nochmals zu überprüfen, um den Befund abzusichern und um witterungsbedingte oder populationsdynamische Effekte im Untersuchungsjahr auszugleichen.

5.3.3 Seite 128, Pos. 7.8 Artenschutzrechtlich begründete Maßnahmen

In diesem Punkt wird auf die Stellungnahme des LNV verwiesen, der wir uns hinsichtlich des Artenschutzes anschließen.

Des Weiteren werden aus naturschutz- und artenschutzfachlicher Sicht folgende Forderungen gestellt:

1. Dem Minimierungsgebot folgend, sollten Habitatstrukturen, die für Amphibien oder Reptilien eine Bedeutung haben können, (wie Steinhäufen, grasige Böschungen, Kleingebüsche und -gestrüppe, feuchte Hochstaudenfluren, usw.) soweit wie möglich erhalten werden. Diese sind im Vorfeld der Baumaßnahme konkret zu erfassen und zu dokumentieren.

2. Potenziell für Amphibien und Reptilien geeignete Habitatstrukturen sind während der Baumaßnahme ausreichend vor baubedingten Schädigungen zu sichern (Vermeidungsmaßnahmen). Zu sichernde Flächen sind in der Baustelleneinrichtungsplanung entsprechend darzustellen und auf der Baustelle vor Ort zu kennzeichnen.

3. Sofern eine Inanspruchnahme von Bereichen mit Vorkommen der Zauneidechse z. B. durch die Baustelleneinrichtung unvermeidbar ist, sind vorgezogen geeignete Ersatzhabitats außerhalb des Wirkungsraumes (sog. CEF-Maßnahmen) vor dem Eingriff funktionsfähig anzulegen.

4. Nach Bauende und Rückbau der Baustelleneinrichtungsflächen sind in der Talsohle unter der Brücke lineare Biotopverbundstrukturen in Nord-Süd-Ausrichtung wieder einzubringen und zu entwickeln, um die temporäre Trennwirkung der Baustelle aufzuheben und den Individuenaustausch zu fördern.

5. Es wird gefordert, aufbauend auf den vorliegenden Untersuchungsergebnissen die relevanten Bereiche in den Folgejahren nochmals zu überprüfen, um den Befund abzusichern und um witterungsbedingte oder populationsdynamische Effekte im Untersuchungszeitraum auszugleichen. In diesem Zusammenhang wird angeregt, die südwestexponierten Hangbereiche unterhalb des Krähenssteins nordöstlich des Untersuchungsgebietes miteinzubeziehen, um weitergehende Erkenntnisse über das lokale Verbreitungsgebiet der Arten zu bekommen.

5.4 Landschaftspflegerischer Begleitplan (Quelle: 24 pfv A8alb 12 0 LBP E-Bericht) (Datei: U120_00c_LBP_Erläuterungsbericht_PAE2)

5.4.1 Seite 3 und 4, Pos. 1.2.1 Beschreibung der Trassenvarianten

Die Prüfung der Umweltverträglichkeit eines Vorhabens erfordert die Einbeziehung aller denkbaren, sinnvollen Lösungen. Hierunter fallen die im bisherigen Planungsverlauf untersuchten Varianten A, B, C, D und K, wobei die

- Varianten A, B, C...
- Variante D...
- Variante K aufgrund noch erheblicherer Abweichungen im Bereich des bereits fertiggestellten Abschnittes Gruibingen – Mühlhausen sowie aufgrund der Betroffenheit eines rechtskräftigen FFH-Gebietes

gravierende Nachteile aufweisen und nicht in den detaillierten Variantenvergleich aufgenommen wurden.

In den vorgenannten Punkten haben wir mehrmals dargelegt, dass diese obengenannten Behauptungen weder den gesetzlichen Grundlagen noch den Tatsachen entsprechen.

Der Erläuterungsbericht „Landschaftspflegerischer Begleitplan“ ist mangelhaft, da er von falschen Voraussetzungen (nämlich Ausschluss der K-Trasse) ausgeht. Die K18-Trasse wird eine erneute Planung erforderlich machen.

5.4.2 Seite 4, Pos. 1.2.2 Bewertung der Trassenvarianten aus Umweltsicht – Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie zur Trassenfindung und des Umweltfachlichen Beitrags zu den modifizierten Varianten – Naturhaushalt und Landschaft

Variante E* quert das Gostal in einem sensiblen Bereich. Insbesondere durch die Überformung des Landschaftsbildes im Zuge der Brücke über das Gostal ergeben sich hohe und sehr hohe Risiken. Außerdem verursacht die Führung der offenen Abschnitte auf der Albhochfläche umfangreichere Funktionsverluste für das Schutzgut Boden und Fläche.

Auch hier wird darauf hingewiesen, dass die E-Trasse die schlechteste Umweltverträglichkeit hat. Weshalb wurde die UVS 2003 erst jetzt veröffentlicht?

*Das Fazit des umweltfachlichen Beitrages ist für die E-Trasse vernichtend. **Wir fordern den Ausschluss der E-Trasse aus dem Verfahren, da sie die umweltfachlich ungünstigste Variante darstellt und dies 2003 verschwiegen wurde. Da diese Tatsache im Linienbestimmungsverfahren nicht bekannt oder wissentlich verschwiegen wurde, ist das Verfahren nicht korrekt und wird grundsätzlich beanstandet.***

Jegliche andere Alternative ist der E-Trasse vorzuziehen.

5.4.3 Seite 74-75, Pos. 2.3.4 Klima / Luft Klimaökologischer Ausgleichsraum Empfindlichkeit

Wertstufen: hoch – mittel – gering

Die Empfindlichkeit klimaökologisch wirksamer Waldflächen, insbesondere gegenüber Verlust von klimaökologisch bedeutsamen Waldflächen und windexponierten landwirtschaftlichen Nutzflächen wird als mittel festgesetzt. Aufgrund der Großflächigkeit der Bestände ist durch die geplante Maßnahme nicht die Gefahr eines generellen Funktionsverlustes gegeben. Hoch ist die Empfindlichkeit gegenüber Behinderung bzw. Stauen des Kaltluftabflusses im Bereich der Talniederungen von Fils

und Gos bzw. gegenüber weiteren Immissionsbelastungen innerhalb der Luftaustauschbahnen, da hiermit eine Verschlechterung der lufthygienischen Situation in Gosbach und Mühlhausen unmittelbar verbunden ist. Die Restwaldbestände und windexponierten Feldfluren der Albhochfläche besitzen aufgrund ihrer untergeordneten Bedeutung als Klimaregenerationsraum eine geringe Empfindlichkeit gegenüber den genannten Belastungsfaktoren.

*Hier wird das Gosbachtal als Frischluftzufuhrschneise bestätigt und die Empfindlichkeit als **hoch** eingestuft. Diese Aussage wird jedoch nicht ausreichend gewürdigt.*

Da Gosbach bei der E-Trasse durch die Brücke im Filstal (die bei jeder Trasse erforderlich ist) sowie zusätzlich durch die Gosbachtalbrücke belastet wird, ist die Frischluftzufuhr aus beiden Tälern unterbrochen, das ist nicht zumutbar.

Wir fordern eine höhere Brücke im Filstal, damit werden die Belastungen aus dem Filstal reduziert. Zusätzlich fordern wir den Ausschluss der E-Trasse, damit die Brücke im Gostal nicht benötigt wird.

Jegliche Alternativtrasse ist besser.

5.4.4 Seite 77, Pos. 2.3.5.1 Landschaftsbild - III Talgründe des oberen Gostales

Die Talgründe weisen aufgrund des kleinräumigen Wechsels unterschiedlicher Vegetations- und Nutzungseinheiten, wie Fließgewässer, Feuchtbiotope, Ufergehölze, Acker-, Grünland-, etc. eine hohe Strukturvielfalt auf. Es ergibt sich demnach ein häufiger Wechsel von Landschaftseindrücken. Die engen Tallagen sind ferner für die Raumempfindung (Enge gegenüber Weite) von wesentlicher Bedeutung. Es ergeben sich reizvolle, traditionelle Sichtbeziehungen, insbesondere in Richtung der am Talanfang gelegenen Ortslage Unterdrackenstein. Als wertmindernder Aspekt ist die Straße zu anzusehen.

Das ist eine schöne Beschreibung der örtlichen Gegebenheiten. Da die vorhandene Landstraße schon als wertmindernder Aspekt betrachtet wird, ist dann die geplante Brücke im Gostal die wertmindernde Katastrophe. Trotzdem schlägt das RP die Verwirklichung der E-Trasse vor, wir bitten um Begründung.

Wir fordern den Ausschluss der E-Trasse, damit die Brücke im Gostal nicht benötigt wird. Jegliche Alternativtrasse ist besser.

5.4.5 Seite 79, Tabelle 12: Bedeutung der Landschaftsräume (Landschaftsbildwert)

Bewertungskriterium Landschaftsraum	Landschaftsästhetischer Wert anhand Naturnähe, Vielfalt, Identität	Schutzwürdigkeitsgrad anhand Einzigartigkeit, Seltenheit, Repräsentanz	Landschaftsbildwert
I Albhochfläche um Widderstall und Drackenstein	mittel	mittel	mittel
II Steilhänge des Fils- und Gostales	1)* sehr hoch 2)* sehr hoch	sehr hoch sehr hoch	sehr hoch sehr hoch
III Talgründe des oberen Gostales	hoch	hoch	hoch
IV Talgründe des Hohlbaches und der Fils bei Mühlhausen	gering	gering	gering

1)* Südwest-/ westexponierte Hänge des Gos- und Hohlbachtals

2)* Sonstige Steilabfälle

*Bei der Bedeutung des Landschaftsraumes werden die Steilhänge des Gostales als **sehr hoch** und die Talgründe als **hoch** eingestuft.*

Diese Aussage wird jedoch nicht ausreichend gewürdigt.

Wir fordern den Ausschluss der E-Trasse, damit die Brücke im Gostal nicht benötigt wird. Jegliche Alternativtrasse ist besser.

5.4.6 Seite 82 Verletzlichkeit des Landschaftsbildes

Die Empfindlichkeitsbewertung des Landschaftsraumes III (Talgründe des oberen Gostales) erklärt sich in erster Linie aus dessen hoher Bedeutung als landschaftstypisches und -prägendes Element. Zerschneidungen der Erholungsräume und Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen können Funktionsminderungen und -verluste bedingen, wenn auch die visuelle Verletzbarkeit aufgrund der geringeren Reliefenergie und des hohen Strukturierungsgrades generell geringer zu werten ist als bei Erholungsraum II (siehe hierzu Tabelle 14, Seite 82)

Wertrahmen/-stufen: sehr hoch – hoch – mittel – gering

Tabelle 14: Bewertung der Empfindlichkeit des Landschaftsbildes (visuelle Verletzlichkeit)

Landschaftsbild /-räume (bzw. naturbezogene Erholungsräume)	Landschaftsbildwert	Visuelle Verletzlichkeit 1) Reliefierung 2) Vegetationsdichte 3) Kleinteiligkeit	Empfindlichkeit Landschaftsbild
I Albhochfläche um Hohenstadt und Drackenstein	mittel	1) mittel 2) hoch 3) mittel	mittel
II Steilhänge des Fils- und Gostales	sehr hoch	1) sehr hoch 2) mittel 3) hoch	sehr hoch
III Talgründe des oberen Gostales	hoch	1) gering 2) hoch 3) mittel	hoch
IV Talgründe des Hohlbaehes und der Fils bei Mühlhausen	gering	1) gering 2) hoch 3) hoch	mittel

Bei der Bewertung der Empfindlichkeit des Landschaftsbildes (visuelle Verletzlichkeit) werden die Steilhänge des Gostales als **sehr hoch** und die Talgründe des Gostales als **hoch** eingestuft.

Diese Aussage wird nicht ausreichend gewürdigt.

**Wir fordern den Ausschluss der E-Trasse, damit die Brücke im Gosbachtal nicht benötigt wird.
Jegliche Alternativtrasse ist besser.**

6.0 Zusammenfassung der Nachteile der E-Trasse

Es ist den Antragsunterlagen nicht zu entnehmen, warum die E-Trasse, trotz der nachfolgenden Nachteile, als planfestzustellende Trasse beantragt wird.

Nachteile der E-Trasse:

- *Umweltfachlich schlechteste aller Trassen, (Fazit des Umweltfachlichen Berichtes)*
- *Durchquert als einzigste Trasse ein FFH-Gebiet, das ist an sich schon ein Ausschlusskriterium*
- *Schalltechnisch schlechteste Trasse, da einzigste Variante, die zusätzlich eine Gostalbrücke benötigt*
- *Emissionstechnisch schlechteste Trasse, da einzigste Variante, die zusätzlich eine Gostalbrücke benötigt und zusätzlich die bisher nur unwesentlich vorbelastete Albhochfläche belastet*
- *Zerstörung der Frischluftschneise Gosbachtal, diese Aussage wird in den Gutachten bestätigt*
- *Zerstörung der Hangwälder im Gosbachtal*
- *Zerstörung des als sehr hochwertig eingestuften Landschaftsbildes im Gosbachtal*
- *Durchquert als einzigste Trasse die Wasserschutzzone II der Krähensteigquelle, die wahrscheinlich nicht weiter verwendet werden kann*
- *Tunnelangriff für den Bau des Himmelsschleifentunnels im Filstal notwendig, bei den anderen Trassen wäre dies von der Albhochfläche aus möglich*
- *Tunnelangriff für den Bau des Drackensteintunnels vom Gosbachtal geplant, das ist der ökologische Super-GAU für das Gosbachtal*
- *Bau der Gosbachtalbrücke in einem bisher sehr naturbelassenen Tal*
- *Bau der Widerlager der Gosbachtalbrücke in den Rutschhängen des Gosbachtals*

- *Führung der Trasse in offenen Abschnitten im Gosbachtal und vor allem auf der Albhochfläche verursacht umfangreiche Funktionsverluste für das Schutzgut Boden und Fläche*
- *Höhere Schallbelastung im Filstal, da niedrige Filstalbrücke*
- *Höhere Emissionsbelastung im Filstal, da niedrige Filstalbrücke*
- *Wesentlich höhere Gesamtkosten als z.B. die K18-Trasse, ca. 80 Millionen Euro bis 100 Millionen Euro (siehe Anlage)*

Wir fordern aufgrund vorgenannter Nachteile den Ausschluss der E-Trasse bzw. die Zurückweisung des Planfeststellungsantrages. Jegliche Alternativtrasse ist besser.

7.0 Anlagen zu den Einwendungen:

- 7.1 *K18- Trasse*
- 7.2 *Kostenaufstellung*
- 7.3 *FFH Karte*
- 7.4 *Erläuterungen zu Leeturbulenzen*
- 7.5 *Avifaunistische Erhebung im Gosbachtal von 2015*
- 7.6 *Herpetologische Erhebungen im Gosbachtal von 2015*