

*Erläuterung zu den verwendeten Schriftfarben und -arten:*

Schwarz: Textauszüge aus den Planfeststellungsunterlagen

*Blau (kursiv): Einwendungen der Bürgerinitiative*

## **Ergänzenden Einwendungen zum** **Planfeststellungsverfahren 5. Planänderung für den** **sechsstreifigen Aus- und Neubau der Bundesautobahn** **A8 Karlsruhe – München zwischen Mühlhausen und** **Hohenstadt**

### **Hinweis:**

*Die bisherigen Einwendungen im Verfahren werden weiterhin aufrechterhalten.*

### **1.) Erläuterungsbericht, Unterlage 1fe**

#### **3.2.3 Variante F\* und K18, Seite 31**

##### **Zur Variante F:**

##### **Beeinflussung anderer Planungen**

Die Neubautrasse der DB Netz AG kreuzt die Variante F östlich vom Kölleshof und an der Gemarkungsgrenze zwischen Hohenstadt und Machtolsheim. Allerdings beträgt der Höhenunterschied bei der Kreuzung östlich vom Kölleshof zwischen den Gleisen und der Tunnel-fahrbahn nur ca. 4 m, so dass der Autobahntunnel die Eisenbahntunnelröhren durchschneidet. Sollen sich die beiden Verkehrswege nicht gegenseitig beeinträchtigen, muss der Abstand zwischen den Tunnelbauwerken mindestens ca. 15 m betragen.

Damit der Autobahntunnel in ausreichendem Abstand die Röhren des Eisenbahntunnels überqueren kann, muss die Gradienten der Autobahn ab dem Tiefpunkt bei der AS Mühlhausen mit rund 4 % ansteigen. Dies führt dazu, dass der Autobahntunnel bei unveränderter Lage im Drachenloch „auf-taucht“, so dass eine Verlegung der Autobahnachse weiter nach Westen notwendig wird. Soll der Autobahntunnel unter der DB-Neubautrasse hindurchführen, verringert sich zunächst die Längsneigung der Gradienten. Steigt die Längsneigung nach Unterquerung der Röhren des Eisenbahntunnels wieder auf 3,5 % an, läge das Tunnelportal bei unveränderter Linienführung südlich von Hohenstadt kurz nach der Unterquerung der K 1433. Damit ist die Variante F\* – auch bei Anpassung in Aufriss- und Höhenlage – technisch nicht umsetzbar.

*Mit einer 15 oder 20 Meter tieferen Brücke im Filstal und einer Verschwenkung Richtung Westen wäre es unserer Ansicht nach kein Problem, mit der F-Trasse die Bahntrasse zwischen Kölleshof und Eselhöfe zu unterqueren. Aber über die Möglichkeit einer tieferen Brücke haben die Planer anscheinend nicht nachgedacht.*

*Des Weiteren wäre eine Brückenerhöhung bei der F-Trasse im Filstal um 15 bis 20 m und Verschwenkung der Trasse nach Westen denkbar, um die Erhöhung in der Gegend zwischen Kölleshöfe und Eselhöfe auszunutzen, und dadurch die Bahntrasse zu überqueren. Es würde zwar die Position der Anschlussstelle bei gleichbleibender Steigung (3,5%) etwas verschieben, aber erscheint durchaus machbar.*

*Der Tunnel der F-Trasse würde sich verkürzen und dadurch würden sich die Kosten reduzieren bzw. den etwas höheren Aufwand im Filstal problemlos kompensieren.*

*Bezüglich K18-Trasse, siehe optimierte Variante K23, Anlage 1.*

***Da es durchaus technisch machbare Alternativen gibt, die das Gostal nicht benötigen, fordern wir den Bau einer umweltverträglicheren Variante und nicht die im Verfahren vorgeschlagene E-Trasse, die, gemäß den eigenen Gutachten der Planfeststellungsunterlagen, weiterhin die umweltunverträglichste aller Varianten ist.***

#### **4.6.5 BW 7424 607 Gosbachtalbrücke, Seite 101**

Aufgrund der zu erwartenden hohen lastunabhängigen Sackungen und Verschiebungen der neuen Dammschüttung ist für die Widerlager Stuttgart eine Tiefgründung vorgesehen. Bei den Widerlagern Ulm kann aufgrund der geringen Mächtigkeit der anstehenden Deckschicht eine Flachgründung ausgeführt werden.

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

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

#### **3.2.2 Variante E\* (Antragstrasse zur Planfeststellung)**

##### **Krähensteigquelle**

Hydrogeologie, Wasserschutzgebiete, Seite 28

Im anschließenden Drackensteinbereich und auf der Albhochfläche verläuft die Trasse in der Wasserschutzzone II bzw. III der Krähensteigquelle. Daher muss die Trinkwassergewinnung der Gemeinde Bad Ditzgenbach aus der Krähensteigquelle (geringe Entnahme von 2 bis 3 l/s) während der Bauzeit stillgelegt werden.

*Es wird in den neuen Unterlagen behauptet das die Krähensteigquelle voraussichtlich nur temporär während der Bauzeit abgeschaltet wird.*

*Dies widerspricht den bisherigen Aussagen, in denen davon ausgegangen wurde, dass die Quelle für die Trinkwasserversorgung aufgegeben werden muss.*

*Die Aussagen widersprechen sich und sind ungenügend bezüglich des Besorgnisgrundsatzes für Trinkwasser.*

***Wir fordern hier eine eindeutige Aussage der Planungsbehörde***

## **2.) UVP-Bericht zur 5. Planänderung**

### **Unterlage 1.1F**

#### **5.1.2 Umweltauswirkungen**

##### **Lärm:**

##### Gesamtlärbetrachtung, Seite 50

Im Hinblick auf die Gesamtlärbetrachtung ergeben sich im untersuchten Bereich aufgrund der vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen entlang der A 8 sowie des Tunnelbaus – trotz der Verkehrszunahmen auf der Autobahn – großflächige **Verringerungen** der zukünftigen Schallimmissionsituation des Prognose-Planfalls gegenüber dem Prognose-Nullfall. Es lässt sich somit aus der Veränderung der Gesamtlärmsituation kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen ableiten.

##### Fernwirkung

Bei der Betrachtung der sog. Fernwirkung hat sich gezeigt, dass durch den Ausbau der A 8 die Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt in West-Ost-Richtung von **Westerheim** – dazu gehören Donnstetter Straße/L 252, Wiesensteiger Straße/L 1236 und Hohenstadter Straße/K 7326 – so stark zunimmt, dass damit sowohl eine erhebliche Pegelzunahme von mindestens 3 dB(A) am Tag als auch eine Überschreitung des Anhaltswertes für gesunde Wohnverhältnisse (Grenzwert von 64 dB(A) am Tag für Dorf- und Mischgebiete nach der 16. BImSchV) verbunden ist. Deshalb besteht auch für 36 Gebäude in Westerheim dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz. Für 11 dieser Gebäude liegt zudem ein Anspruch auf Entschädigung von Außenwohnbereichen (z.B. Balkone und Terrassen) vor. Bei weiteren 8 Gebäuden, für die kein Anspruch auf passiven Schallschutz besteht, sind ebenfalls potenziell nutzbare Außenwohnbereiche vorhanden, für die ein Entschädigungsanspruch entsteht.

*Nach zahlreichen Veröffentlichungen von z.B. Bundesumweltamt, VCD, Greenpeace oder der Gruppe unabhängiger Verkehrswissenschaftler (Rudolf Pfeleiderer et al, siehe Anlage) wird der neu entstandene Verkehr durch Ausbau und Verbesserung von Verkehrswegen deutlich unterschätzt und damit zu niedrig angesetzt.*

*Menschen besitzen pro Tag ein ziemlich konstantes Zeitbudget, das sie für Mobilität investieren. So ist eine erwachsene Person im Schnitt täglich 1 Stunde und 20 Minuten unterwegs. Kann sie eine ihrer Alltagsstrecken schneller zurücklegen, etwa weil eine Straße ausgebaut wurde, könnte man davon ausgehen, dass sich auch ihre tägliche Reisezeit reduziert. Allerdings ist nachgewiesen, dass Menschen die Zeit, die sie an einer Stelle unterwegs eingespart haben, wieder vollständig in Mobilität investieren – indem sie weiter entfernte Ziele wählen und damit insgesamt längere Strecken zurücklegen. In der Gesamtbetrachtung gibt es damit de facto gar keine Zeitersparnis, sie wird durch den neu induzierten Verkehr wieder aufgehoben. Durch diesen methodischen Fehler werden zahlreiche Straßenbauprojekte bei jeder neuen Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes schön gerechnet. Mit jeder Fehlbewertung investiert die Bundesregierung nicht in die Mobilität von Menschen, sondern in mehr Straßenverkehr und damit auch in mehr Emissionen, Flächenversiegelung und Lärm.*

*Wir gehen davon aus, dass die im UVP-Bericht benutzten Verkehrszahlen zu niedrig angesetzt sind und damit auch die Schallemissionen höher anzusetzen sind.*

***Wir verlangen die Zugrundelegung der richtigen Verkehrszahlen.***

### **3.) UVP-Bericht - Anhang 1nf: großräumige Klimawirkung**

**Unterlage 1.1f – Anhang 1nf**

#### **2 Methodik der Ermittlung der THG-Emissionen**

##### **2.3 Landnutzungsbedingte THG-Emissionen**

**Seite 10**

Daher wird die zugrunde zu legende Landnutzung der betroffenen Flächen bestimmt, wodurch der für den einzelnen Trassenabschnitt heranzuziehende  $C_{org}$ -Gehalt der Böden ermittelt werden kann. Für die Variantenbetrachtung erfolgt dies überschlägig auf Basis eines Luftbildes, während für die Antragstrasse die für den landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Unterlage 12.0f) erfassten Biotoptypen herangezogen werden.

*Diese Vorgehensweise kann wohl kaum für einen objektiven Vergleich genutzt werden. Wenn es dann noch, wie auf Seite 4 beschrieben, bei den landnutzungsbedingten THG-Emissionen heißt "Für eine quantitative Darstellung in absoluten Mengen stehen keine belastbaren Datengrundlagen zur Verfügung" erscheint es uns sehr willkürlich, eine Reihenfolge der Trassenvarianten festzulegen.*

***Wir verlangen eine Überarbeitung des Gutachtens unter Nutzung nachprüfbarer Fakten***

#### 4.1 THG-Lebenszyklusemissionen

Seite 17

Bei den THG-Lebenszyklusemissionen wurde in Tabelle 7 bei der Variante K18 für die Länge der freien Strecke statt 7.900 m fälschlicherweise 9.372 m angegeben, die Länge der Talbrücke beträgt nur 1.700 m, alle anderen Zahlen stimmen! Damit müßte dann Tabelle 7 so aussehen:

		Variante E*	Variante F*	Variante K18	Variante G*	Variante H*
Gesamtlänge	[m]	9.937	13.172	11.300	11.234	10.942
Länge freibie Strecke	[m]	5.767	8.572	7.900	5.434	4.932
Länge Talbrücken	[m]	1.270	950	1.700	1.000	1.110
Länge Tunnel	[m]	2.900	3.650	1.700	4.800	4.900
Gesamtfläche	[m²]	342.635	453.366	397.410	379.507	368.944
Brückenfläche	[m²]	48.006	35.910	64260	37.800	41.958
Tunnelfläche	[m²]	89.900	113.150	52.700	148.800	151.900
THG-Emissionen	[t/a]	<b>5.165</b>	<b>6.330</b>	<b>4.702</b>	<b>6.862</b>	<b>6.933</b>

Tabelle 7: THG-Lebenszyklusemissionen der Varianten

*Wir verlangen eine entsprechende Korrektur*

#### 4 Variantenbetrachtung

#### 4.2. Verkehrsbedingte THG-Emissionen

Seite 19,20

Die für die Bewertung maßgeblichen verkehrsbedingten THG-Emissionen ergeben sich letztlich aus der Differenz der THG- bzw. CO<sub>2</sub>-Emissionen zwischen Prognose-Planfall und Prognose-Nullfall:

THG-Emissionen [t/a]	Variante E*	Variante F*	Variante K18	Variante G*	Variante H*
Prognose-Planfall	93.395	112.053	109.783	101.809	99.931
Prognose-Nullfall	102.864	102.864	102.864	102.864	102.864
Differenz (=verkehrsbedingte THG-Emissionen)	<b>-9.469</b>	<b>9.189</b>	<b>6.919</b>	<b>-1.056</b>	<b>-2.934</b>

Tabelle 11: verkehrsbedingte THG-Emissionen der Varianten (rundungsbedingte Abweichungen in den Differenzen möglich)

Negative Werte bedeuten, dass nach Inbetriebnahme der neuen Autobahntrasse der dort fahrende Verkehr weniger THG-Emissionen ausstößt, als wenn keine Erweiterung der Autobahn erfolgt (sog. „Nullvariante“).

Die hier ermittelte Reduktion der verkehrsbedingten THG-Emissionen durch die Antragstrasse von rund **9.500 t CO<sub>2</sub>-eq/a** stimmen mit dem unter 3.2 angegebenen Wert von ca. 9.600 t CO<sub>2</sub>- eq/a nahezu überein.

Variante E\* erzielt also eine deutliche Reduktion der verkehrsbedingten THG-Emissionen, während der Verkehr bei den bestandsnahen Varianten F\* und K18 zu einer deutlichen Zunahme des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes führt. Die Varianten G\* und H\* können die verkehrsbedingten THG-Emissionen ebenfalls verringern, jedoch nicht in so starkem Umfang wie die Variante E\*.

Bei **Summation der anlage- und verkehrsbedingten THG-Emissionen** weist ausschließlich die Variante E\* einen positiven Saldo auf, d.h. die anlagebedingten Emissionen können durch die Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen kompensiert werden:

THG-Emissionen [t/a]	Variante E*	Variante F*	Variante K18	Variante G*	Variante H*
<b>anlagebedingt</b>	5.165	6.330	5.061	6.862	6.933
<b>verkehrsbedingt</b>	-9.469	9.189	7.091	-1.056	-2.934
<b>Summe</b>	<b>-4.304</b>	<b>15.518</b>	<b>12.152</b>	<b>5.806</b>	<b>3.999</b>

Tabelle 12: Summe der anlage- und verkehrsbedingten THG-Emissionen der Varianten (rundungsbedingte Abweichungen in den Summen möglich)

*Vergleicht man Tabelle 11 und 12 so fällt auf, dass es hier für die K18-Trasse bei den verkehrsbedingten THG-Emissionen einen Übertragungsfehler gibt. Richtig wären in Tabelle 12 für verkehrsbedingte THG-Emissionen ein Wert von 6.919 T/a. Mit der Korrektur aus Tabelle 7 müsste Tabelle 12 dann so aussehen:*

THG-Emissionen [t/a]	Variante E*	Variante F*	Variante K18	Variante G*	Variante H*
<b>anlagebedingt</b>	5.165	6.330	4.702	6.862	6.933
<b>verkehrsbedingt</b>	-9.469	9.189	6.919	-1.056	-2.934
<b>Summe</b>	<b>-4.304</b>	<b>15.518</b>	<b>11.621</b>	<b>5.806</b>	<b>3.999</b>

Tabelle 12: Summe der anlage- und verkehrsbedingten THG-Emissionen der Varianten (rundungsbedingte Abweichungen in den Summen möglich)

***Wir finden es sehr auffällig, dass alle Fehler unsere K18-Trasse betreffen und verlangen eine entsprechende Korrektur. Allerdings läßt die Vielzahl der Fehler Tabelle 14 natürlich schöner aussehen.***

*In Tabelle 12 sieht man sehr deutlich, dass die anlagebedingten THG-Emissionen relativ dicht beieinander liegen, ausschlaggebend sind die verkehrsbedingten THG-Emissionen. Geht man allerdings davon aus, dass die durch eine kürzere Trassenlänge reduzierten verkehrsbedingten THG-Emissionen wenigstens teilweise dadurch kompensiert werden, dass durch einen Ausbau und/oder eine Streckenverkürzung zusätzlicher Verkehr und zusätzliche Staus entstehen, so können diese Zahlen sehr schnell anders aussehen.*

So heißt es in einer Greenpeace-Veröffentlichung (Stauausbau: Wie der Ausbau von Autobahnen weitere Engpässe erzeugt– eine Datenanalyse):

„Damit entfällt ein oft bemühtes Argument für den Autobahnausbau: Die CO<sub>2</sub>-Emissionen ließen sich durch zusätzliche Fahrspuren reduzieren, weil der Verkehr bald flüssiger fließe. Das Gegenteil ist richtig: Weil der Ausbau zusätzlichen Verkehr hervorruft, stockt es zu Stoßzeiten auf und neben der Strecke häufiger - steigende CO<sub>2</sub>-Emissionen sind die Folge.

Auf den Verkehrsfluss anderer Hauptverkehrsstraßen in der Umgebung hat der Ausbau von Autobahnen überwiegend keinen positiven Effekt. Im Gegenteil sind in sechs von acht Fällen beim 5%-Perzentil (Anmerkung: der Geschwindigkeitsverteilung) - dem Indikator für Staus und stockenden Verkehr - teils deutliche Verschlechterungen messbar. Die niedrigeren Geschwindigkeiten deuten darauf hin, dass durch die Erhöhung der Kapazitäten auf der Autobahn insbesondere zu Stoßzeiten an anderer Stelle neue Engpässe entstehen: Die Attraktivität der Autobahn-Nutzung entwickelt eine Sogwirkung und lässt auch auf angrenzenden Straßen zusätzlichen Verkehr entstehen.“

Nach zahlreichen Veröffentlichungen von z.B. Bundesumweltamt, VCD, Greenpeace oder der Gruppe unabhängiger Verkehrswissenschaftler (Rudolf Pfeleiderer et al, siehe Anlage) wird der neu entstandene Verkehr durch Ausbau und Verbesserung von Verkehrswegen deutlich unterschätzt und damit zu niedrig angesetzt.

In einer Pressemitteilung des VCD vom 13.11.2020 mit dem Titel „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“ ist dazu ausgeführt:

„„Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“ – seit rund 50 Jahren eine weit verbreitete Devise von Bürger\*inneninitiativen und Umweltverbänden. Dahinter steckt die These, dass jede neu gebaute Straße mehr Autoverkehr verursacht. Doch lässt sich dieses Phänomen tatsächlich belegen und wenn ja, wird es in der bundesweiten Verkehrsplanung ausreichend berücksichtigt?

...Langjährige Erfahrungswerte in der Verkehrsplanung zeigen: Gibt man dem Auto mehr Platz, ist das Ergebnis nicht selten mehr Autoverkehr. Wissenschaftler\*innen sprechen hierbei von einem „Induzierten Nachfrage-Effekt“. Wenn der Verkehr auf einem Streckenabschnitt, wo es jahrelang regelmäßig Stau gab, nach einem Ausbau der Straße wieder fließt, verspricht er eine schnellere Reisezeit als vorher. Für die Menschen, die zuvor wegen der Staus bspw. auf die S-Bahn zurückgegriffen oder gar nicht erst den weiter entfernten Job angenommen haben, wird das Auto als Verkehrsmittel auf einmal attraktiv: Sie drängen auf die Straße. Kurzfristig entlastet, leidet der Streckenabschnitt wegen des zusätzlichen Autoverkehrs mittelfristig wieder unter zu hohem Verkehrsaufkommen.

...Menschen besitzen pro Tag ein ziemlich konstantes Zeitbudget, das sie für Mobilität investieren. So ist eine erwachsene Person im Schnitt täglich 1 Stunde und 20 Minuten unterwegs. Kann sie eine ihrer Alltagsstrecken schneller zurücklegen, etwa weil eine Straße ausgebaut wurde, könnte man davon ausgehen, dass sich auch ihre tägliche Reisezeit reduziert. Allerdings ist nachgewiesen, dass Menschen die Zeit, die sie an einer Stelle unterwegs eingespart haben, wieder vollständig in Mobilität investieren – indem sie weiter entfernte Ziele wählen und damit insgesamt längere Strecken zurücklegen. In der Gesamtbetrachtung gibt es damit de facto gar keine Zeitersparnis, sie wird durch den neu induzierten Verkehr wieder aufgehoben.

Problematisch ist dabei, dass diese vermeintliche Zeitersparnis einen sehr hohen Stellenwert in der Bewertung von Verkehrsprojekten einnimmt. Um in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen zu werden, müssen sich alle Infrastrukturprojekte einer so genannten Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) unterziehen. Das Problem: Die vermeintliche Zeitersparnis geht mit bis zu 75% positiv in die Berechnung ein.

*Neu entstandener Verkehr, der auf den Ausbau bzw. die Verbesserung der Verkehrswege zurückzuführen ist, wird zwar seit 2003 als Faktor in die Berechnung aufgenommen, wird nach Auffassung des Umweltbundesamts jedoch deutlich unterschätzt. So wird er im Güterverkehr gar nicht, und im Freizeitverkehr nur unzureichend berücksichtigt. Durch diese methodischen Fehler werden zahlreiche Straßenprojekte bei jeder neuen Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans schön gerechnet. Mit jeder Fehlbewertung investiert die Bundesregierung nicht in die Mobilität von Menschen, sondern in mehr Straßenverkehr und damit auch in mehr Emissionen, Flächenversiegelung und Lärm.“*

*Wir gehen davon aus, dass die hier benutzten Verkehrszahlen viele der beschriebenen Einflüsse nicht richtig wiedergeben. Die THG-Emissionen für die E\*-Trasse, die durch ihre verkürzte Streckenlänge für viele Verkehrsteilnehmer, insbesondere aus der näheren Umgebung, attraktiv wird, könnten damit wesentlich höher ausfallen.*

*Es kann auch sicher nicht sein, dass die hier beschriebene THG-Reduzierungen die Zerstörung der Landschaft im weitgehend naturbelassenen Gostal und auf der Albhochfläche rechtfertigt. Wollte man die hier betriebene Argumentation weiterführen, so müsste man bei alle neuen Straßenbauvorhaben ohne Rücksicht auf Verluste mit der kürzesten Trasse planen. Die Autobahnumfahrung um München herum, und nicht nur die, müsste man beseitigen, damit der gesamte Verkehr durch die Innenstadt fließen kann.*

***Wir verlangen die Berücksichtigung der beschriebenen Effekte.***

#### **4.4 Variantenbewertung, Seite 22,23**

Aus den Ermittlungen für die einzelnen Sektoren ergeben sich für die Varianten unterschiedliche Rangfolgen. Aufgrund der abschätzenden Ermittlung der anlage- und verkehrsbedingten THG-Emissionen werden Werte mit relativ geringem Unterschied zusammengefasst und gleichrangig bewertet.

Bei den landnutzungsbedingten THG-Emissionen richtet sich die Rangfolge im Wesentlichen nach der Inanspruchnahme von Flächen mit hoher Wertigkeit hinsichtlich der Funktion als THG-Speicher bzw. -Senke.

	<b>Variante E*</b>	<b>Variante F* <sup>1)</sup></b>	<b>Variante K18 <sup>2)</sup></b>	<b>Variante G*</b>	<b>Variante H*</b>
<b>anlagebedingt</b>	1	2	1	3	3
<b>verkehrsbedingt</b>	1	5	4	2	3
<b>landnutzungsbedingt</b>	2	1	5	4	3
<b>gesamt</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>3</b>

<sup>1)</sup> Variante technisch nicht mehr umsetzbar durch Überschneidung mit DB-Neubaustrecke Wendlingen–Ulm (siehe Erläuterungsbericht, Kap. 3.2.3)

<sup>2)</sup> Trassierung erfüllt Mindestanforderungen nach RAA nicht und ist folglich auszuschließen



Tabelle 14: Rangfolge der Varianten hinsichtlich der Bewertung der einzelnen Sektoren (nach KSG) und insgesamt

In der Gesamtbetrachtung schneidet die E\*-Trasse mit deutlichem Abstand als klimafreundlichste Lösung ab. Dies beruht auf der Reduktion der verkehrsbedingten THG-Emissionen und den geringen anlagebedingten THG-Emissionen. Die langen Tunnellösungen G\* und H\* hingegen weisen neben hohen THG-Lebenszyklusemissionen auch Nachteile bei den landnutzungsbedingten THG-Emissionen durch die Inanspruchnahme von Flächen mit hoher Wertigkeit auf. Die bestandsnahe Varianten F\* – die allerdings aus technischen Gründen ausscheidet

– schont zwar Biototypen, die als CO<sub>2</sub>-Speicher oder -Senke dienen, führt aber aufgrund der deutlich längeren Strecke zu deutlich höheren THG-Emissionen im Verkehrssektor. Die Variante K18, die zwar geringe anlagebedingte THG-Emissionen aufweist, aber aufgrund erheblicher Defizite in der Trassierung und Verkehrssicherheit ausscheidet, führt ebenso zu höheren verkehrsbedingten THG-Emissionen und beansprucht zudem hochwertige, klimarelevante Waldbestände.

*Wie zuvor beschrieben, könnte Tabelle 14 bei Berücksichtigung der zuvor beschriebenen Effekte auch sehr schnell eine andere Reihenfolge ergeben. Außerdem muss die Korrektur aus Tabelle 12 noch berücksichtigt werden. Werden alle von uns bemängelten Aspekte berücksichtigt bleibt nach unserer Einschätzung von Tabelle 14 nur noch übrig:*

	Variante E*	Variante F* <sup>1)</sup>	Variante K18 <sup>2)</sup>	Variante G*	Variante H*
<b>anlagebedingt</b>	2	3	1	3	3
<b>verkehrsbedingt</b>	?	?	?	?	?
<b>landnutzungsbedingt</b>	?	?	?	?	?
<b>gesamt</b>	?	?	?	?	?

Tabelle 14: Rangfolge der Varianten hinsichtlich der Bewertung der einzelnen Sektoren (nach KSG) und insgesamt

*Die für die Trasse K18 und F erwähnten Ausschlusskriterien werden übrigens im folgenden widerlegt!*

***Wir verlangen eine entsprechende Korrektur unter Berücksichtigung der zuvor beschriebenen Aspekte.***

#### 4.) Luftschadstoffgutachten zur Ermittlung der Auswirkungen des 6-streifigen Ausbaus der BAB A8 Karlsruhe – München zwischen Mühlhausen und Hohenstadt

##### Unterlage 11Af

*Dieses Gutachten wird nur für die Stickstoffbelastung im Bereich des Gostales näher betrachtet.*

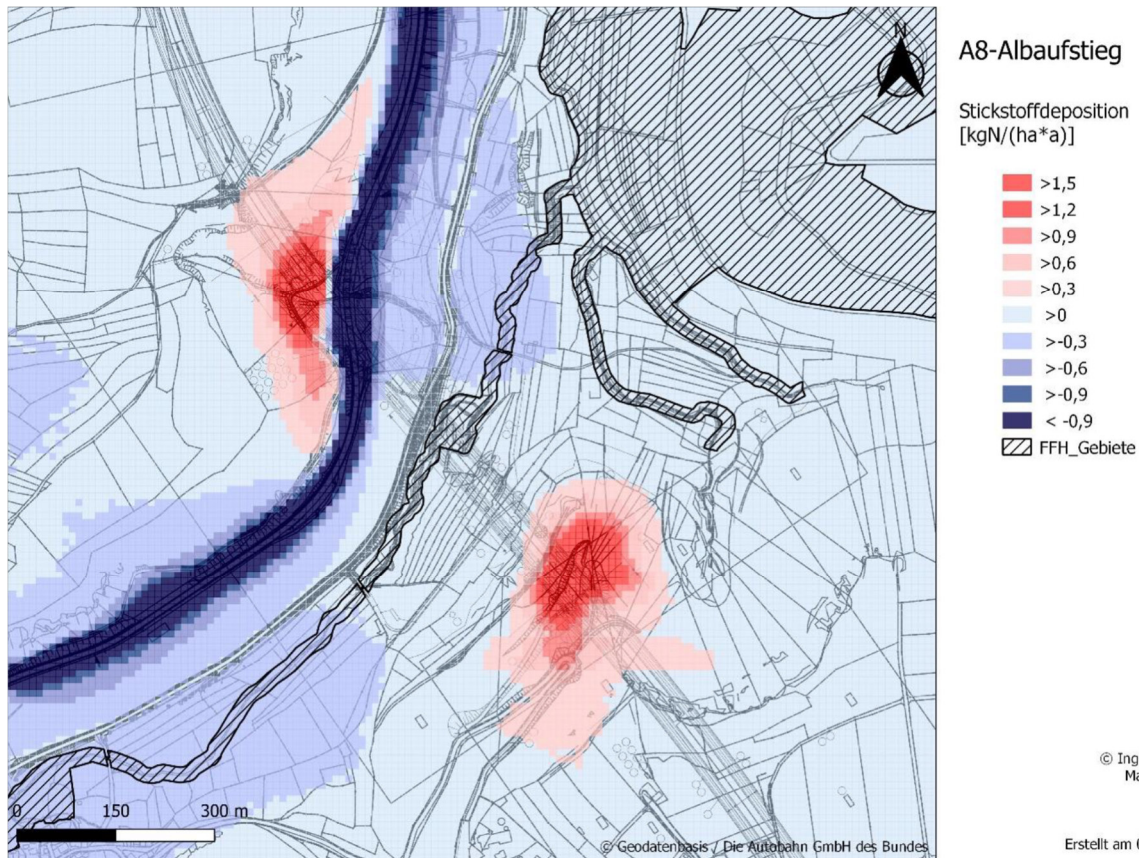
*Das Gutachten versucht zwar Stickstoffbelastungen zu errechnen, aber aufgrund von sehr vielen Annahmen, Vereinfachungen und Mutmaßungen. So darf bei den Immissionen das festgestellte Unterschreiten des  $\text{NO}_2$ - Grenzwertes für das 1-Stundenmittel von  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bzw. des Jahresmittels von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  an den gewählten Monitorpunkten bezweifelt werden.*



**Abb. 6-8: Lage der Monitorpunkte im Untersuchungsgebiet Gosbachtalbrücke (G2)**

*Leider werden auch nur für diese Punkte die Immissionswerte angegeben.*

*Auch wird bei den Stickstoffdepositionen in FFH-Gebiete das Unterschreiten des sogenannten Abschneidekriteriums von  $0,3 \text{ kg N}/(\text{ha} \cdot \text{a})$  bezweifelt. Dies insbesondere deshalb, weil, wie unter 3.) dargelegt, falsche Verkehrszahlen angesetzt wurden. Auch das FFH-Gebiet der Gos wird zwar textlich erwähnt, ist allerdings nach dem Luftschadstoffgutachten nicht gefährdet, obwohl die Gos unmittelbar unter der geplanten Brücke liegt. Abb. 7-3 zeigt die Depositionsbelastung im Bereich der Gostalbrücke in Höhe des Fahrbahniveaus. Das schmale schraffierte Band ist das FFH-Gebiet der Gos.*



**Abb. 7-3: Änderung der Stickstoffdeposition durch den Ausbau der A8 Gosbachtalbrücke**

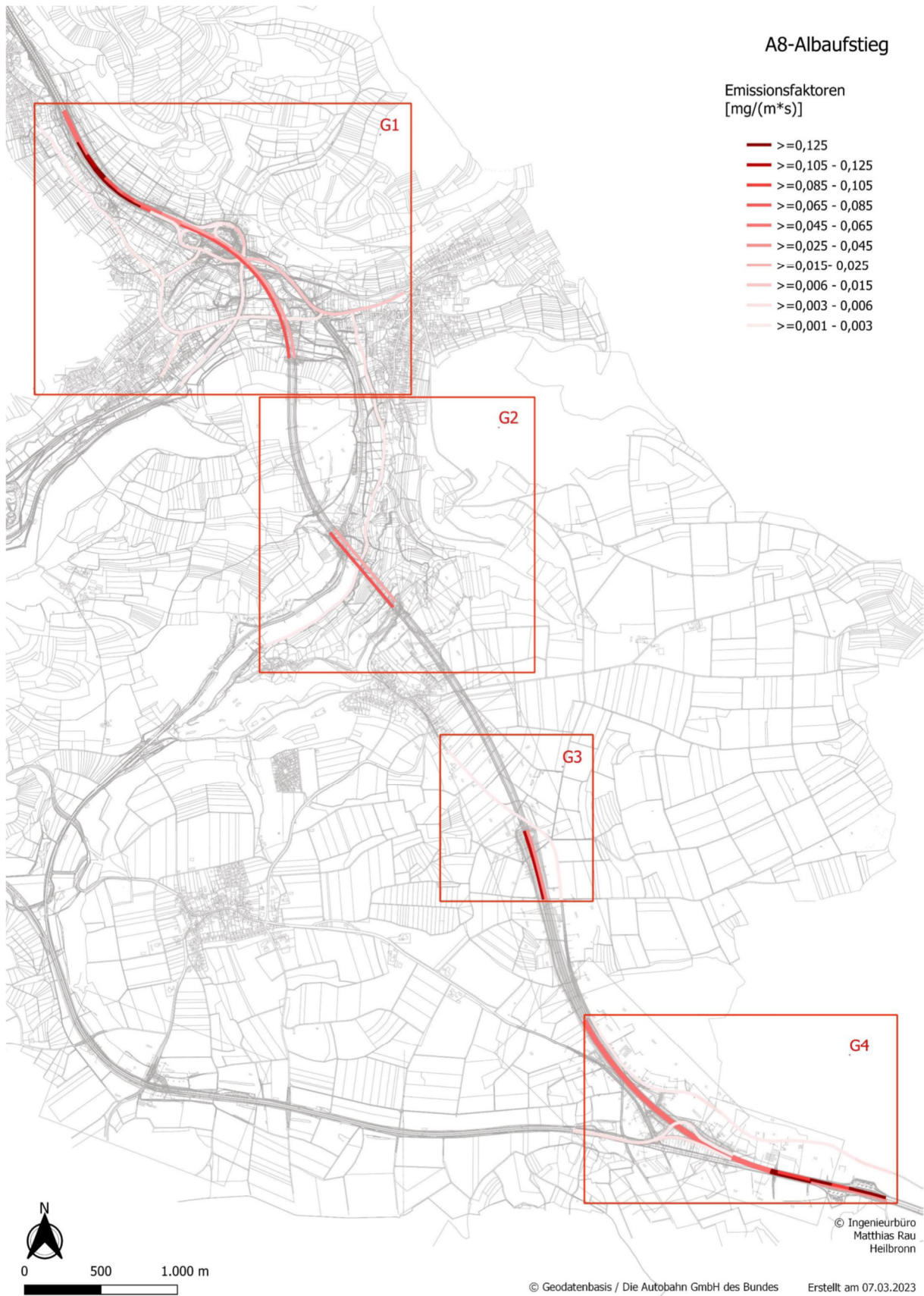
*Demgegenüber sieht man in Abb. 4-5, das auch im Bereich der Gostalbrücke nicht unerhebliche Stickstoffmengen emittiert werden. Die aber zu keiner nennenswerten Stichstoffdeposition in der näheren oder weiteren Umgebung der Brücke führen sollen.*



# A8-Albaufstieg

Emissionsfaktoren  
[mg/(m\*s)]

- $\geq 0,125$
- $\geq 0,105 - 0,125$
- $\geq 0,085 - 0,105$
- $\geq 0,065 - 0,085$
- $\geq 0,045 - 0,065$
- $\geq 0,025 - 0,045$
- $\geq 0,015 - 0,025$
- $\geq 0,006 - 0,015$
- $\geq 0,003 - 0,006$
- $\geq 0,001 - 0,003$



© Ingenieurbüro  
Matthias Rau  
Heilbronn

© Geodatenbasis / Die Autobahn GmbH des Bundes      Erstellt am 07.03.2023

*Außerdem kann man sicher darüber diskutieren, ob ein Abschneidekriterium überhaupt existiert (siehe Friedrich Hacker, Florian Jansen, Thomas Krämerkämper, Peter Kremer, Dirk Tessmer; Der Abschneidewert für Stickstoffeinträge im Habitatschutz, Natur und Recht 2021 volume 43: 729–738). Darüber werden in nächster Zeit Gerichte entscheiden.*

*Weiterhin wird bezweifelt, dass der Gutachter seine vielen Annahmen, Vereinfachungen und Mutmaßungen durch einen Vororttermin erhärtet hat. Auf jeden Fall werden die verwendeten Gedankenmodelle nicht durch einen einzigen Messwert gestützt.*

Hier dazu einige Beispiele:

Seite 3 und 4:

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. Mit dem in AUSTAL integrierten diagnostischen Windfeldmodell kann ein nicht zu stark gegliedertes Gelände näherungsweise abgebildet werden. Allerdings gibt es für ein diagnostisches Windfeldmodell aus physikalischer Sicht Anwendungsgrenzen. In diesen Fällen ist zu prüfen, ob ersatzweise eine ebene Rechnung durchgeführt werden kann. Dies setzt allerdings voraus, dass die für die Ausbreitungsrechnung verwendeten meteorologischen Daten eine Verteilung aufweisen, die den erwarteten meteorologischen Verhältnissen im Untersuchungsgebiet nahekommt. Vor allem bei bodennahen Quellen wie im vorliegenden Fall gegeben, bei denen die lufthygienischen Verhältnisse im Nahbereich der Trasse zu beurteilen sind, ist eine ebene Rechnung ggf. vertretbar.

Seite 31 und 32

Geländeunebenheiten sind nach Punkt 11 der TA Luft, Anlage 3 zu berücksichtigen, falls innerhalb des Rechengebietes auf nicht unerheblichen Flächenabschnitten Steigungen von mehr als 1:20 auftreten.

Unebenheiten des Geländes können dabei nach TA Luft mit Hilfe eines mesoskaligen, diagnostischen Modells berücksichtigt werden, wenn die Steigung des Geländes den Wert 1:5 nicht überschreitet und wesentliche Einflüsse von thermisch induzierten Windsystemen oder anderen meteorologischen Besonderheiten auszuschließen sind. Falls die Steigungen innerhalb eines Untersuchungsgebietes den Wert 1:5 übersteigen, sind mit einem geeigneten Windfeldmodell wie z.B. einem prognostischen mesoskaligen Windfeldmodell, Windfeldberechnungen durchzuführen. Der Ausschluss eines diagnostischen Windfeldmodells bei Steigungen > 1:5 liegt darin begründet, dass ein diagnostisches Windfeldmodell keine kleinräumigen Phänomene wie Wirbelstrukturen an Talhängen, Nachlauf- und Cavityzonen und nur mit Einschränkungen Kanalisierungen in einem Tal u.ä. realitätsnah wiedergeben und in ihrer Wirkung auf die Ausbreitung berücksichtigen kann.

Da es sich im vorliegenden Fall um bodennah freigesetzte Emissionen handelt, sind die höchsten Immissionsbelastungen im Nahbereich der Trasse zu erwarten. In diesen Fällen kann unter Umständen auch eine Rechnung mit einem diagnostischen Windfeldmodell, das bzgl. der Steigungskriterien formal nicht die Bedingungen der TA Luft erfüllt, oder sogar eine ebene Rechnung ohne Topographie sachgerecht sein, wenn meteorologische Daten verwendet werden, die die zu erwartenden Einflüsse umgebender topographischer Strukturen näherungsweise abbilden und bei Verwendung eines diagnostischen Windfeldmodells geprüft wird, ob die Windfelder im Quellnahbereich zu realistischen Ergebnissen führen. Die Wahl des Verfahrens ist somit unter anderem in hohem Maße von den zur Verfügung stehenden meteorologischen Daten und deren Eignung für den speziellen Anwendungsfall abhängig. In Baden-Württemberg liegen berechnete Ausbreitungsklassenstatistiken (synthetische AKS) und synthetisch repräsentative Ausbreitungsklassenzeitreihen (SynRepAKTerm) vor, die von der ARGE IB Rau [9] [10] flächendeckend in einem Raster von 500 x 500 m<sup>2</sup> für das gesamte Bundesland erstellt wurden. Diese eignen sich gut, um die kleinräumig variierenden Windverhältnisse, die im Bereich des Alaufstiegs infolge der topographischen Gliederung erwartet werden, zu bewerten. Falls keine geeignete Windmessung in der Umgebung zur Verfügung steht, ist nach entsprechender Prüfung direkt die Verwendung einer synthetischen AKS / SynRepAKTerm in Erwägung zu ziehen. Welche der umgebenden synthetischen AKS / SynRepAKTerm für eine Ausbreitungsrechnung heranzuziehen und welcher (Ersatz-) Anemometerstandort in dem Berechnungsmodell anzugeben ist, hängt somit einerseits von der Charakteristik der für das Untersuchungsgebiet vorliegenden synthetischen AKS / SynRepAKTerm, andererseits von der topographischen Struktur des Untersuchungsgebietes und dem gewählten Berechnungsverfahren ab. Grundsätzlich gilt, dass meteorologische Daten immer alle meteorologischen Prozesse enthalten sollten, die nicht durch die Art der Ausbreitungsrechnung (Windfeldmodell) erfasst sind – und umgekehrt.

Mit den von dem Vorhabensträger zur Verfügung gestellten Höhendaten wurden für die vier Untersuchungsgebiete Topographieanalysen durchgeführt. Diese werden im Folgenden vorgestellt und diskutiert. Basierend darauf wird unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden meteorologischen Daten die Wahl des Rechenverfahrens begründet.

## **Gebiet 2: Gostal**

Die Topoanalyse (Abb. 5-3) zeigt die Höhenstruktur für eine Gebietsgröße von ca. 3 x 3 km<sup>2</sup>. Hier treten ebenfalls auf mehr als 80 % des Gebietes Steigungen > 1:20, auf mehr als 30 % Steigungen > 1:5. Bei diesem großen Flächenanteil mit Steigungen > 1:5 ist wie schon bei Gebiet 1 formal nach TA Luft eine Modellierung mit einem diagnostischen Windfeldmodell nicht sachgerecht. Für dieses Gebiet war es im Rahmen von Testrechnungen ebenfalls möglich, mit einem diagnostischen Windfeldmodell und den GlobDEM-Topographiedatensatz ein verlässliches Ergebnis zu erhalten. Die Abb. 5-3 zeigt das von Südwest kommende und nach Nord in Richtung Gosbach verlaufende Tal der Gos. Westlich und östlich ist das Tal von Bergrücken begrenzt. Die geplante Trasse überspannt das Tal der Gos in etwa 70 m über Talgrund. Am westlichen Berghang verläuft die heutige Aufstiegstrasse der A8. Die flächenhaft berechneten Windrosen in Abb. 5-4 zeigen starke Variationen bzgl. der Windrichtungsverteilung auf engstem Raum. 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. Auf Grund der Tatsache, dass die Emissionsfreisetzung jedoch deutlich über der Talsohle im Bereich der Talbrücke erfolgt, geben die synthetischen Windrosen die Ausbreitungsverhältnisse in Quellhöhe nach unserer Einschätzung gut wieder. Für die Ausbreitungsrechnungen wurde die gelb markierte Windrose gewählt, da sie sowohl die Kanalisierung des Gosbachtals, aber auch die Umströmung des westlichen Bergrückens, durch den der Tunnel Himmelschleife verläuft (nordwestl. Windrichtung), gut wiedergibt.

**Wir verlangen eine plausible Rechnung, die die Verhältnisse vor Ort wirklichkeitsnah abbildet.**

## **5.) Umweltfachlicher Beitrag zu den modifizierten Varianten – Ergänzung zur 5. Planänderung**

### **Unterlage 12.7nf**

#### **3 Bewertung der modifizierten Varianten**

##### **3.1 Beschreibung der modifizierten Varianten**

Aufgrund der Beeinflussung anderer Planungen wird die Variante F\* auch bei Anpassung in Aufriss- und Höhenlage als mittlerweile technisch nicht umsetzbar eingestuft. Der Tunnel bei Variante F\* durchschneidet den neuen Steinbühltunnel der DB-Strecke Wendlingen-Ulm auf Höhe Kölleshof.

*Die Aussage ist so nicht korrekt. Die technischen Lösungsansätze sind falsch oder mangelhaft.*

*Es wurde nicht geprüft, die Höhe der Filstalbrücke zu modifizieren (z.B. um 10 oder 15 m absenken, die Steigung bis zur Unterquerung des DB-Tunnels etwas zu reduzieren und dann die Steigung wieder erhöhen).*

*Man könnte die Trasse auch weiter nach Westen verschwenken, die Brücke etwas erhöhen und die örtliche Topografie ausnutzen, um den DB- Tunnel zu überqueren. Die Anschlussstelle in Mühlhausen müsste zwar in diesem Zuge angepasst werden, aber diese Modifikation wäre durch eine Aufschüttung möglich, es wäre kein weiterer Eingriff in den Rufstein notwendig und das Gostal würde im Gegenzug verschont werden.*

*Die Vorgehensweise der Planer besteht, wie in den vorherigen Planungsabschnitten, offensichtlich nur darin, Alternativtrassen oberflächlich zu prüfen und zu vergleichen, um sie als technisch nicht machbar ausschließen zu können. Es wird an keiner Stelle versucht, eine Trasse so zu modifizieren, dass sie vielleicht doch machbar wäre, eigentlich sollte dies doch auch Aufgabe der Planer sein. Wirkliche Alternativen scheinen gänzlich unerwünscht zu sein. Und es wird mit allen Mittel versucht, diese schon im Vorfeld der Betrachtung auszuschließen, sei es aus technischen Gründen oder durch unzutreffende Behauptungen.*

***Wir fordern Planungsvarianten wirklich auf Machbarkeit zu untersuchen und dabei auch Modifikationen in Erwägung zu ziehen.***

Nach Auslage der 2. Planänderung wurde zudem eine Planungsidee der K-Trasse in Form der „Variante K18“ ins Verfahren eingebracht. Diese verläuft in der Lage ähnlich zur Variante F\* (technisch nicht umsetzbar). Aufgrund erheblicher Defizite hinsichtlich der Trassierung und Verkehrssicherheit wurde die Planungsidee „Variante K18“ nicht weiterverfolgt und nicht detailliert ausgeplant (die Planung liegt nur als Achslinie mit Angabe zu Brücken- und Tunnelabschnitten vor). Sie ist somit auch nicht Gegenstand der vertieften umweltfachlichen Untersuchungen zur Trassenwahl.

*Wieso die K-18 Trasse nicht angepasst wurde in Bezug auf Aufriss, Höhenlage, Radius oder Tunnellänge ist nicht klar. Es besteht doch der eindeutige Auftrag, Alternativen zu untersuchen. Leider drängt sich der Eindruck auf, dass jegliches Ausschlusskriterium gerade recht kommt, um diese Trasse vorzeitig auszuschließen.*

*Es würde durchaus die Möglichkeit bestehen Radien und Höhenlage entsprechend anzupassen und den Tunnel z. B. bis ins Impferloch zu verlängern mit oder ohne Verschwenken nach Westen. Dann könnte man mit dem Autobahntunnel Himmelsschleife vor dem DB- Tunnel wieder aufzutauchen, um dann an die Bestandstrasse anzuschließen.*

*Auch wenn die Planungsansätze mit 3,5% Steigung dabei vielleicht nicht eingehalten werden, so ist dies kein Ausschlusskriterium, denn es gibt genügend Stellen auf bundesdeutschen Autobahnen und vor allem in BW, wo diese Grundsätze von den Planern missachtet wurden. Der vorgelagerte Aichelberg ist weitaus steiler.*

Die bisherige Variante K18 wird hiermit nochmals in modifizierter Form, also mit einigen Ergänzungen, ins Verfahren eingebracht, nunmehr als Variante K23, siehe Anlage.

***Wir fordern Planungsvarianten wirklich auf Machbarkeit zu untersuchen und dabei auch Modifikationen in Erwägung zu ziehen.***

Aussagen zur Umweltverträglichkeit der „Variante K18“ können bei wesentlichen Abweichungen zur Variante F\* lediglich antizipiert werden. Zu nennen wäre gegenüber der Variante F\* die zusätzliche Inanspruchnahme von Wäldern, darunter von gesetzlichem Bodenschutzwald im Bereich des Südportals des Himmelsschleifentunnels auf Höhe der Drachenlochbrücke.



*Durch eine entsprechende Anpassung wird das vorgenannte Argument der zusätzlichen Inanspruchnahme von Wäldern wieder entkräftet und die Einstufung verschiebt sich zu Gunsten der K-18 Trasse.*

***Wir fordern Planungsvarianten wirklich auf Machbarkeit zu untersuchen und dabei auch Modifikationen in Erwägung zu ziehen.***

Variante K18 findet somit keinen Eingang in die Rangfolge der variantenbezogenen Umweltfolgenabschätzung.

*Dass die K-18 keinen Eingang in die Rangfolge findet, hat System und ist unakzeptabel.*

***Wir fordern eine Variantenuntersuchung mit der K-18 Trasse und K23- Trasse, in entsprechend modifizierter Form. Dies sollte eigentlich Aufgabe der Planungsbehörde sein.***

*Auch im Erläuterungsbericht der 5. Planänderung bleibt der Ausschluss der K-Trasse bestehen, obwohl das RP im Erörterungstermin am 26.09.2019 zugegeben hat, dass die K-Trasse kein FFH Gebiet durchfährt. Da uns bis heute, trotz zahlreicher Nachfragen, zu dieser Veranstaltung kein Protokoll vorliegt, soll diese Tatsache hier nochmals erläutert werden:*

*Im Jahre 2003 wurde die K-Trasse aufgrund einer Umweltverträglichkeitsstudie des Ingenieurbüros Blaser mit folgenden Begründungen aus dem weiteren Verfahren ausgeschlossen*

**Planfeststellungsunterlage U1272\_00\_LBP\_UVS\_lang.pdf, Seite 5-127):**

„Die Varianten D und K verlassen die Bestandstrasse bereits auf Höhe von Gruibingen (Var. K) bzw. zwischen Gruibingen und Mühlhausen (Var. D) und weichen damit entscheidend vom planfestgestellten Ausbauabschnitt Gruibingen – Mühlhausen ab.

Die Varianten D und K beeinträchtigen das rechtskräftig ausgewiesenes Natura 2000-Gebiet „Oberes Filstal (Nr. 7423-301)“ bzw. tangieren das Schutzgebiet randlich. Es ist davon auszugehen, dass die Variante D und K hier mit den Erhaltungszielen oder den Schutzzielen des FFH-Gebietes kollidieren (s.o.).

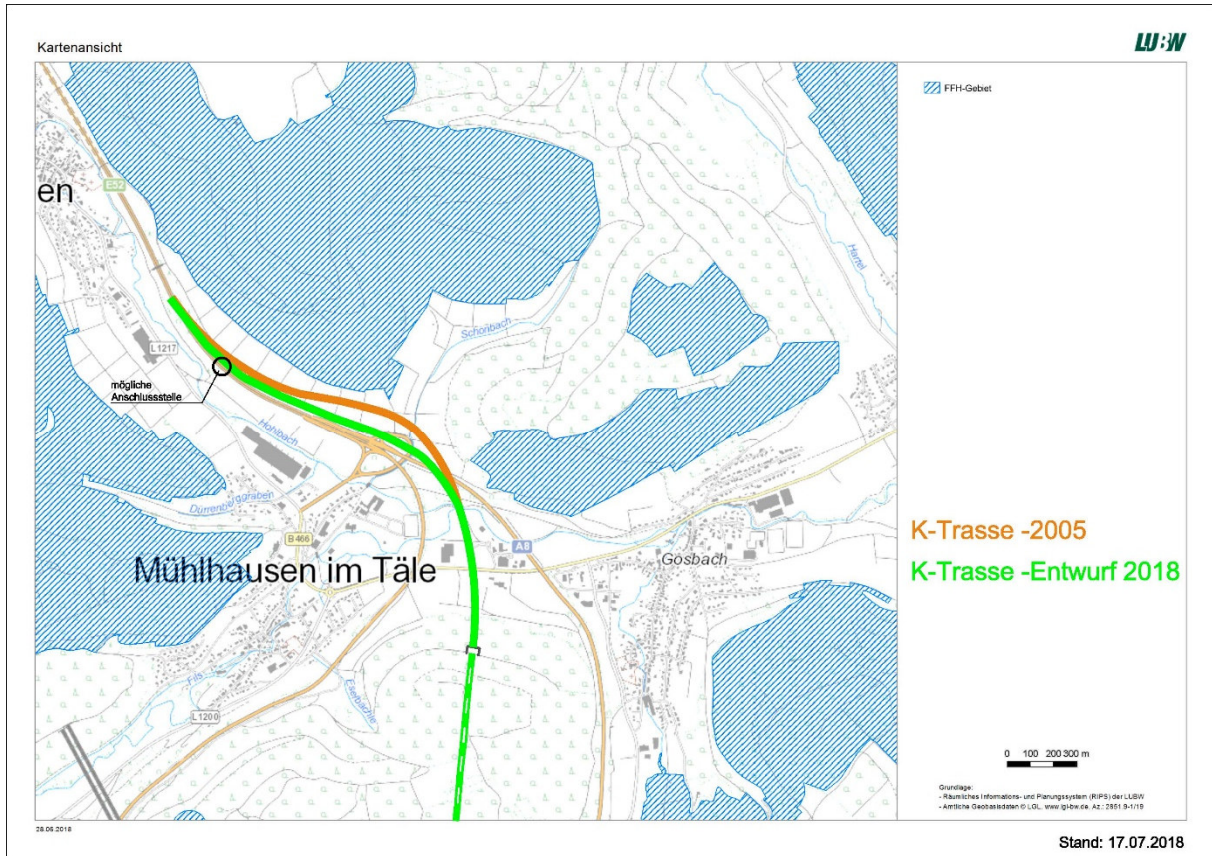
Varianten D und K sind deshalb unzulässig oder können nur dann zugelassen werden, soweit

- es aus zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses notwendig ist und
- zumutbare Alternativen den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

Mit den Varianten E, F, G und H existieren zumutbare Lösungen, die nach derzeitigem Kenntnisstand keine Natura 2000 Gebiete beeinträchtigen. Aus den genannten Gründen werden Varianten D und K nicht weiter vertieft.“

*Diese Einschätzung wurde in der zweiten Planänderung 2018 übernommen (siehe Planfeststellungsunterlage U01c\_Erlaeterungsbericht\_PAE2.pdf). Zusätzlich wurde der aktuellen K18-Trasse ein Eingriff in den Rufsteinhang (Rutschhang) sowie ein erforderlicher Rückbau des bereits fertiggestellten Ausbauabschnitts Gruibingen angelastet. Die E-Trasse geht durch den gleichen Rutschhang, hat aber damit scheinbar kein Problem. Außerdem wurde laut VGH-Urteil (AZ: S2083/99) mit dem Ausbau der A8 bei Gruibingen kein Zwangspunkt geschaffen. Damit muss erforderlichenfalls zwischen Gruibingen und der Anschlussstelle Mühlhausen zurück gebaut werden*

*Es ist und es war noch nie ein FFH Gebiet von den K-Trassen betroffen (siehe nachfolgende Abbildung). Dies musste das RP Stuttgart im Erörterungstermin im September 2019 eingestehen. Als Folge des unberechtigten Ausschlusses der K Trassen wurde sowohl der oberen als auch der unteren Naturschutzbehörde als einzig machbare Variante nur die E-Trasse vorgelegt, mit der Folge, dass beide Behörden „zähneknirschend“ der E-Trasse zustimmten. Wir gehen davon aus, dass damit gegen § 45 Abs.7 Satz 2 des BNatSchG verstoßen wurde. Außerdem sind wir der Meinung, dass der Ausschluss der K-Trasse wegen Beeinträchtigung des FFH-Gebietes einen eindeutigen Abwägungsfehler darstellt.*



*FFH-Schutzgebiete (blau)*

*Wir fordern eine unabhängige Überprüfung der K18-Trasse und K23-Trasse, da der Ausschluss mit den benannten Kriterien nicht gerechtfertigt ist.*

### Auszug aus Fazit, Umweltfachlicher Beitrag zu den modifizierten Varianten, Seite 30

Eine Veränderung der Rangfolge der Varianten, wonach die Variante E\* als die ungünstigste Lösung bewertet wird, ist mit den neu in den Vergleich eingestellten Sachverhalten jedoch nicht verbunden.

*Obwohl die E-Trasse in bestimmten Bereichen bei der Bewertung jetzt etwas besser abschneidet als die anderen Trassen, ist und bleibt sie insgesamt betrachtet umweltfachlich die ungünstigste Lösung.*

#### **Fazit:**

*Da es durch entsprechende Modifikationen durchaus machbare Alternativen gibt, die das Gostal nicht benötigen, fordern wir den Bau einer umweltverträglicheren Variante und nicht die im Verfahren vorgeschlagene E-Trasse, die, gemäß den eigenen Gutachten der Planfeststellungsunterlagen, die umweltunverträglichste aller Varianten ist.*

## **6.) Umweltfachlicher Beitrag zu den modifizierten Varianten – 4. Planänderung**

### **Unterlage 12.7nc**

#### 3.5.2 Verbleibende Risiken (Seite 55)

*Die nachfolgende Tabelle existiert leider nur im Umweltfachlicher Beitrag zu den modifizierten Varianten, Planänderung 4, Unterlage 12.7nc*

*Dem vorgenannten umweltfachlichen Beitrag ist die nachfolgende Tabelle, mit der Rangfolge UVS 2003 entnommen, die Rangfolge hat sich in der Überarbeitung zur 5. Planänderung nicht verändert.*

Übersicht 16: Ausbau- und Neubaustrecken der modifizierten Varianten

Variante	freie Strecke [m]	Ausbau Bestand [m]	Neubaustrecke [m]	Rangfolge UVS 2003 <sup>1</sup>
<b>E*</b>	5.767	2.837	2.930	<b>4</b>
<b>F*</b>	8.572	7.660	912	<b>3</b>
<b>G*</b>	5.334	2.700	2.734	<b>2</b>
<b>H*</b>	4.932	2.700	2.232	<b>1</b>

**Konfliktschwerpunkte** bilden bei **allen betrachteten Varianten**

- die **Filstalquerung**
- sowie die
- **Durchfahrung** bzw. der **Ausbau im Bereich der Albhochfläche**

und darüber hinaus bei den **Varianten E\* und H\***

- die **Querung des oberen Gostals** bzw. **Impferlochs**.

Die **Variante E\*** verursacht hierbei hohe und gegenüber Variante H\* deutlich umfangreichere Risiken. Durch entsprechende Vorkehrungen und Schutzmaßnahmen lassen sich die Risiken zwar mindern und Auswirkungen auf den als Bestandteil des FFH-Gebietes `Filsalb` geschützten naturnahen Bachlauf der Gos vermeiden. Gegenüber den anderen Vorhabensvarianten stellt die Querung des Gostales fachlich einen entscheidungserheblichen Konfliktschwerpunkt dar.

*Bei intensiver Durchsicht der Unterlagen und Validierung einer modifizierten K18-Trasse (K23-Trasse, z.B. längerer Tunnel bis zum DB-Tunnel und vorgenannte mögliche Modifikationen) mit denselben Bewertungskriterien des umweltfachlichen Beitrages ergibt sich die nachfolgende Tabelle unter Einbeziehung der Variante K23:*

*Übersicht 16: Ausbau- und Neubaustrecken der modifizierten Varianten mit K-18m-Trasse.*

<b>Variante</b>	<b>freie Strecke [m]</b>	<b>Ausbau Bestand [m]</b>	<b>Neubaustrecke [m]</b>	<b>Rangfolge UVS 2003<sup>1</sup></b>
<b>E*</b>	5.767	2.837	2.930	<b>5</b>
<b>F*</b>	8.572	7.660	912	<b>4</b>
<b>K23</b>				<b>3</b>
<b>G*</b>	5.334	2.700	2.734	<b>2</b>
<b>H*</b>	4.932	2.700	2.232	<b>1</b>

*Wir fordern eine Überarbeitung des  $\square$  umweltfachlichen Beitrags unter Einbeziehung der Variante K23 in entsprechend modifizierter Form, wie es die Aufgabe der Planungsbehörde wäre.*



## 7.) Artenschutzbeitrag

### Unterlage 12.6.1f

#### **Rotmilan Brutgebiet:**

*Im Frühjahr 2022 war der Rotmilan mit einer Brut im Hang im Gostal in der Nähe des Austrittsportals des geplanten Tunnels Himmelsschleife.*

***Dies wird in den Unterlagen nicht erwähnt. Wir fordern dahingehend eine Überarbeitung der Unterlagen.***

*Bezüglich Rotmilanvorkommen wurde 2022 / 2023 ein gesondertes Gutachten erstellt, in dem dieses Nest kartiert wurde, („Avifaunistisches fachgutachten Wiesensteig“ in Bezug auf die an der Albhochfläche geplanten Windkraftanlagen von der Fa. TNL Umweltplanung).*

*Bilder vom Rotmilan Nest:*



### ***Stellungnahme zum Artenschutz (Diplombiologe Stefan Böhm)***

***Insbesondere zu den Unterlagen:***

***12.6.1f: Artenschutzbeitrag in der Fassung vom 27.04.2323***

***12.6.3ne: Plausibilisierung E-Trasse in der Fassung vom 01.07.2021***

***12.6.5nf: Dokumentation ergänzender faunistischer Kartierungen 2022/23 und Ermittlung/Plausibilisierung des Maßnahmenbedarfs in der Fassung vom 27.04.2023***

*Die Überarbeitung des Artenschutzbeitrages zeigt, dass vorherige Bemühungen eine korrekte vollumfängliche artenschutzrechtliche Bewertung des geplanten Eingriffs zu erstellen, in weiten Teilen misslungen war. Bereits in vorherigen Beteiligungen vorgebrachte Missstände, Teile des Eingriffs nicht bewertet, evidente Brutvorkommen relevanter Arten nicht berücksichtigt und in der Folge fachlich falsche Rückschlüsse gezogen zu haben, ist erschreckend.*

*In der Neufassung vom 27.04.2023 bestehen hinsichtlich der ergänzten Untersuchungen im Jahr 2022 aber nach wie vor Missstände in den Erfassungsmethoden und Erfassungszeiträumen sowie in den Schlussfolgerungen. So werden beispielsweise, vermutlich um Zeit zu sparen und den Genehmigungsfortschritt voranzutreiben, mehrere Untersuchungen als noch umzusetzende Maßnahmen abgetan.*

*Durch eine Plausibilisierung wird versucht, völlig veraltete und bekanntlich unvollständige Daten zu reaktivieren und eben diesen Gültigkeit zu verschaffen.*

*Grundlegend wird diesem Vorgehen und auch inhaltlich der Plausibilisierung (Fsg. vom 01.07.2021) widersprochen. Zwar mag es sein, dass es lokal zu keinen nennenswerten Veränderungen der Lebensraumausstattung gekommen ist, jedoch wurden in den alten Untersuchungen bereits damals Teilbereiche nicht ausführlich und im Detail untersucht (z.B. Viadukt, aktuell Quartierpotenzial Zwergfledermaus bekannt). Zudem wurden in der Zwischenzeit Vorkommen weiterer relevanter Arten bekannt (z.B. Uhu), welche zuvor nicht vorhanden oder nicht vollumfänglich untersucht wurden. Allein diese zwei Beispiele zeigen, dass die vom Vorhaben betroffene Habitatvielfalt ein hohes Potenzial für artenschutzrechtlich relevante Arten hat. Die Zwergfledermaus mit potenziellen Wochenstubenquartieren im Viadukt, das Brutvorkommen des Uhus im Eingriffsbereich bei Drackenstein wurden in der artenschutzrechtlichen Bewertung nicht berücksichtigt. Allein diese Beispiele verdeutlichen, dass die damalige Bewertung keine Gültigkeit mehr haben kann und eine Fortführung der Planung aufgrund dieses Defizits nicht möglich ist. Vielmehr ist noch zudem davon auszugehen, dass zahlreiche weitere Artvorkommen bestehen oder ggf. damals bereits übersehen wurden.*

*Es ist umgänglich eine vollumfängliche artenschutzrechtliche Prüfung durchzuführen, welche eine aktuelle Datengrundlage liefert. Nur dann kann eine zutreffende artenschutzrechtliche Bewertung erfolgen!*

*Im Folgenden wird auf ausgewählte Themenpunkte des Artenschutzbeitrags eingegangen:*

**Artengruppe Fledermäuse:** *Es wurden zahlreiche Arten innerhalb des Eingriffsbereiches nachgewiesen, darunter auch die FFH-Anhang II-Art Bechsteinfledermaus. Zwar führen die Gutachter richtigerweise auf, dass die Art, trotz der allgemein bekannten Nachweisproblematik, zumindest in einem Fall sicher festgestellt werden konnte. Allerdings wird der einmalige Nachweis dann so interpretiert, dass aufgrund der geringen Nachweisdichte kein Wochenstubenquartier im nahen Umfeld vorhanden sein kann. Der Aussage fehlt es (eben bei einer schlechten Nachweisbarkeit) schlichtweg an Logik. Vielmehr ist der Fund aufgrund der Nachweisproblematik umso bedeutender für das Vorkommen der Art, da der Eingriffsbereich somit eindeutig innerhalb des Aktionsradius` der Art liegt. Hinzu kommt, dass ebensolcher bekanntermaßen bei der Bechsteinfledermaus ausgesprochen kleinflächig ist - die Art nur kleinräumig aktiv ist - und daher es umso wahrscheinlicher ist, dass im näheren Umfeld Wochenstubenquartiere existieren, womöglich innerhalb des Eingriffsbereichs. Die im Artenschutzbeitrag getroffene Argumentation ist somit schlichtweg nicht nachvollziehbar. Die fachlich und rechtlich getroffene Bewertung, dass kein Verstoß gegen §44 Abs. 1, Nr. 3 BNatSchG vorliegt, wird daher als unzureichend und falsch zurückgewiesen.*

*Ergänzend wird aufgeführt, dass Wochenstubenquartiere in den Eingriffsbereichen, welche großflächig sind, nicht bestehen, Einzelquartiere aber nicht ausgeschlossen werden können. Daher sei*

eine Rodung im Winterhalbjahr erforderlich, da dann ein Verstoß gegen §44 Abs. 1, Nr. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden kann. In Fachkreisen wird bereits seit längerem diskutiert und es liegen immer mehr Informationen vor, dass Überwinterungen in Baumhöhlen deutlich regelmäßiger vorkommen, als bisher angenommen. Auch hier zeigt der Artenschutzbeitrag fachliche Defizite in der Bewertung und der daraus resultierenden Maßnahmenkonzeption.

Die „Fischerhäuslebrücke“ wurde im Vorfeld fehlerhaft und nicht im Detail untersucht. Es ist bedauerlich, dass von Seiten der Bevölkerung darauf hingewiesen werden muss und dass Verstöße gegen das Artenschutzrecht vorliegen würden (Straftatbestände!). Nicht nachvollziehbar ist dann aber, dass die Brücke nicht einmal nach Bekanntwerden des Defizits vollumfänglich untersucht wurde. Ein Minimalaufwand ist eine Bestandserfassung der Dohle und eine Sichtkontrolle von Spalten, welche sich potenziell als Quartiere für Fledermäuse eignen würden. Es ist allerdings fraglich, weshalb eine Ausflugskontrolle an nur einem einzigen Termin und dann auch noch im Oktober durchgeführt wird. Die Untersuchung hat kaum Aussagekraft - weder für ein Winter-, noch für ein Wochenstubenquartier - nur ein einziger Termin und dieser zur falschen Jahreszeit. Immerhin lässt das Ergebnis einen Rückschluss auf ein mögliches Schwärmquartier zu. Das Vorgehen zeigt, wie gleichgültig das Vorhaben vorangetrieben wird und ggf. rechtswidrig die Planung dem Artenschutz gegenübersteht. Erfreulicherweise wurde von den Gutachtern wenigstens erkannt, dass sich Individuen der Zwergfledermaus dort aufhalten und Quartiere durchaus möglich sind. Da dies bereits als Stellungnahme vorgebracht wurde, hat die gutachterliche Bewertung keinen Mehrgewinn gebracht. Es wurde versäumt, die Brücke im Detail zu untersuchen, Ausflugskontrollen in verschiedenen Phasen mit jeweils erforderlichen Replikaten durchzuführen (Wochenstube, Zwischenquartier, Winterquartier). Dieser Missstand ist schwerwiegend und die Untersuchung ist zwingend nachzuholen.

Stattdessen wird versucht, eine nötige Detailkontrolle als Vermeidungsmaßnahme aufzunehmen und vor dem Eingriff durchführen zu lassen, um einen Verstoß gegen das Tötungsverbot zu umgehen und vermutlich noch (kurz vor knapp) Ersatzmaßnahmen zu konzipieren, welche den Sinn von CEF-Maßnahmen vermutlich verfehlen werden.

Aufgrund der bisherigen Schwächen und Missstände kann dieses Vorgehen nicht akzeptiert werden, da auch davon auszugehen ist, dass im gesamten Untersuchungsraum weitere Artvorkommen nicht erkannt oder Daten falsch interpretiert wurden. Das Vorgehen wird daher ausdrücklich als nicht vertretbar zurückgewiesen.

Es wird auch ausdrücklich bezweifelt, dass es keinerlei Wochenstubenquartiere in zig Hektar zu rodendem Wald gibt! Da die Datenerhebungen zig Jahre zurückliegen sind auch diese Erhebungen gänzlich zu erneuern.

Es wird darum gebeten in diesem Zusammenhang Auskunft zu geben, welcher Grund herangezogen wird, dass innerhalb des letzten Jahres großflächig Bäume, insbesondere Altholz, bereits aus den Eingriffsbereichen entnommen wurden. Sofern ersichtlich, wurde darauf im Artenschutzbeitrag nicht eingegangen.

In der Ersatzmaßnahme A22 CEF wird die Notwendigkeit von 65 Ersatzkästen für Fledermäuse aufgeführt. Dies wird für einen so großflächigen Eingriff in Waldbestände als deutlich zu gering beurteilt, schon allein aufgrund der Rodungen sowie Verschüttungen von Brückenbauwerken. Allein pro Brückenbauwerk wären mindestens 20 künstliche Spaltenquartiere anzusetzen.

*Die Bewertung artenschutzrechtlicher Konflikte in Bezug auf die Artengruppe Fledermäuse weist folglich nach wie vor deutliche Missstände auf und kann daher nicht akzeptiert werden. Aus diesem Grund werden nicht nur die Bewertung und die konzipierten Maßnahmen kritisch gesehen, sondern vielmehr wird befürchtet, dass weitere Aspekte nicht erkannt oder erst gar nicht untersucht wurden. Auch aufgrund der vergangenen Jahre im Planungsprozess, der mangelnden Nachuntersuchungen im Jahr 2022 und der noch immer bestehenden Unvollständigkeit der Daten kann die Bewertung nicht anerkannt werden.*

### **Avifauna**

*Bedauerlicherweise beginnt der Artenschutzbeitrag mit einer Hymne auf die Genesung des bislang gestörten Bereichs entlang der derzeit bestehenden Trasse. Dass ein seit Jahrzehnten intensiv gestörter Bereich unzählige Jahre benötigen wird, um wieder ein intaktes Ökosystem mit einem vielfältigen Arteninventar (alle Artengruppen) aufweisen zu können, sollte eigentlich bekannt sein. Schlichtweg als unpassend wird diese Argumentation zurückgewiesen. Man mag die entstehende Möglichkeit zur Wiederbesiedlung durch Arten einmal anführen können, aber sicherlich nicht derart prominent.*

*Hinsichtlich der Avifauna wurde wie auch bei den Fledermäusen nachgearbeitet, jedoch fehlt es auch hierbei nach wie vor an der Vollständigkeit der Daten. Zudem besteht Unverständnis gegenüber den Erfassungsmethoden. Wie ersichtlich wurden Eulenarten lediglich in der Herbstbalz untersucht, auch nur über Aufnahmegeräte. Es bleibt unklar, weshalb eine Erfassung zu den nach Südbeck et al. (2005) empfohlenen Zeiten im ersten Quartal eines Jahres ausblieb. Die Ergebnisse können folglich nicht akzeptiert werden. Vielmehr muss davon ausgegangen werden, dass Revierdichten falsch eingeschätzt und Brutvorkommen nicht gefunden wurden etc. Ein nachweislicher Brutplatz des Uhus (Brutnachweis 2022) innerhalb des Eingriffsbereichs wurde nach wie vor nicht gesucht, gefunden oder bewertet. Da Untersuchungen zur nicht idealen Jahreszeit durchgeführt wurden und nachweisliche Brutvorkommen in der Bewertung fehlen, müssen die Bestandserhebungen zwingend erneut durchgeführt werden, um eine korrekte artenschutzrechtliche Bewertung durchführen zu können.*

*Getroffene Kompensationsmaßnahmen zu anderen Arten haben durch die Überarbeitung an Qualität gewonnen. So scheint die Abarbeitung hinsichtlich der Feldlerche plausibler, allerdings wird angemerkt, dass lediglich 5m breite Brachen eine deutlich geringere Wirksamkeit haben, als raumtiefer. Dies sollte erneut überarbeitet werden. Auch hier wird die „Genesung“ durch die Stilllegung der alten Trasse nicht akzeptiert.*

*Lediglich einen Turmfalkenkasten als Kompensation für eine verlorengelassene Brutstätte anzusetzen, ist ein Mindestumfang. Um die Wirksamkeit zu verbessern sind mindestens drei Ersatzkästen einzufordern.*

*Scheinbar liegt den Gutachtern etwas an einem künstlichen Rotmilanhorst als Kompensationsmaßnahme. Wertvoller und zweckmäßiger ist die Maßnahme, Wald aus der Nutzung zu nehmen und Habitatbäume zu generieren. Immerhin wurde dieser Ansatz aufgegriffen.*



## **Reptilien**

*Hinsichtlich der Artengruppe der Reptilien wurden ergänzende Untersuchungen in der „zweiten Hälfte“ der normalerweise zu prüfenden Erfassungsphase durchgeführt. Es ist klarzustellen, weshalb keine Notwendigkeit gesehen wird, die wichtigen Monate April/Mai noch einzubeziehen. Es wurden Angaben zur Witterung an den Kartiertagen gemacht, welche ungeeignete Temperaturen beinhalten. Diese Angaben verfehlen ihr Ziel bzw. lassen den Leser im Unklaren, wie die Witterungsbedingungen zur tatsächlichen Untersuchungszeit waren. Die Uhrzeiten fehlen ohnehin. Zwar wird davon ausgegangen, dass den Fachleuten die erforderlichen Witterungsbedingungen bekannt sind, aber unvollständige Angaben bzw. Angaben, die Fragen aufwerfen, sind unnötig und wecken Zweifel an den Ergebnissen.*

## **Weitere Artengruppen / Insekten**

*Hinsichtlich zahlreicher Artengruppen wird darauf hingewiesen, dass wertvolle Lebensräume bestehen und insbesondere im Gostal mindestens durch Baustelleneinrichtungsflächen temporär in Anspruch genommen werden. So soll nach Abschluss der Bauarbeiten versucht werden, die ursprünglichen Lebensräume wiederherzustellen. Dieser Ansatz kann nicht akzeptiert werden.*

*Auch wenn beispielsweise keine Lebensräume streng geschützter Tag- und Nachtfliegenarten überplant werden, bleibt der flächige Verlust von Lebensstätten besonders geschützter Arten, welche individuenstark im Gebiet vorkommen. Das Gostal wird mehrfach als bedeutender Nahrungslebensraum für insektivore Arten beschrieben und ausdrücklich auf Leitlinienfunktionen hingewiesen (z.B. für Langohrfledermäuse). Die Auswirkungen der Vorhabenumsetzung werden aber nicht im erforderlichen Maß erkannt und bewertet:*

*Es ist von einer flächigen Zerstörung jeglicher Lebensräume auszugehen, welche bei einer Bauzeit von vermutlich mindestens acht Jahren (hier sollte realistischer eher von 10-15 Jahren gesprochen werden) nachhaltig den Artenreichtum und die Abundanz von Kleinlebewesen schädigen wird. Als Konsequenz wird diese Zerstörung auch streng geschützten Arten lokal die Nahrungsgrundlage entziehen, da sie innerhalb der im Fachbeitrag aufgeführten bedeutenden Lebensräume für streng geschützte Arten erfolgt. Der Artenschutzbeitrag verfehlt hier eine Bewertung bzw. lässt die enorme Zeitspanne und die daraus resultierenden Schädigungen gänzlich außer Acht. Indirekte Auswirkungen auf relevante Artengruppen sind daher anzunehmen, folglich sind sie auch vollumfänglich im Fachbeitrag artenschutzrechtlich abzuarbeiten.*

## **Fazit**

*Der Artenschutzbeitrag greift zwar einige angemahnte und bislang verfehlt Themen auf, jedoch fehlt es nach wie vor an einer akzeptablen, vollumfänglichen artenschutzrechtlichen Bewertung.*

*Angewandte Methoden mit Bestandserhebungen außerhalb der eigentlich üblichen Erfassungszeit, ein sehr reduzierter Untersuchungsumfang (z.B. nur eine Ausflugskontrolle von Fledermäusen am Viadukt, diese auch noch zur falschen Jahreszeit), fehlende Datenerhebungen und -recherchen (z.B. Uhu-vorkommen) u.a. lassen noch immer nicht erkennen, dass die artenschutzrechtliche Bewertung zutreffend sein kann. Auch das Verschieben von Erfassungen auf „vor dem Eingriff“ ist bei möglicherweise bestehenden, schwerwiegenden artenschutzrechtlichen Konflikten in diesem Ausmaß kein geeignetes Vorgehen.*

*Schwerwiegend ist auch, dass sensible und artenreiche Talflächen als „nur“ temporär gestört deklariert werden - temporär bedeutet in diesem Zusammenhang über mindestens 1-2 Jahrzehnte, vermutlich deutlich länger. Neben dem reinen Artenschutzrecht ist allein diese Aussage für den Natur- und Artenschutz heute katastrophal!*

Wie eingangs klargestellt, sind aufgrund zahlreicher Defizite in den Methoden und Ergebnisbewertungen, aktuellen Nachweisen von Fortpflanzungsstätten und eindeutigen Hinweisen auf weitere Lebensstätten die früheren Kartierungsdaten wertlos und können für eine aktuelle artenschutzrechtliche Bewertung nicht herangezogen werden.

**Wir fordern eine Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens bis zur Abarbeitung der aufgezeigten Defizite.**

## **8.) Erschütterungsprognose der Baumaßnahmen im Vorfeld der Bauarbeiten**

### **☒ nterlage 11.4.1nf**

*In dem gesamten Gutachten sind die Plandarstellung ungenügend. Das Dargestellte ist nicht nachvollziehbar:*

- Die Pläne sind stark verkleinert und in der digitalen Darstellung so reduziert, dass nicht ersichtlich ist, was gemeint ist.
- Die Legenden- und Bezeichnungsfelder sind nicht lesbar.
- Die Ziffern sind teilweise unleserlich.
- Erklärungen und Bedeutungen der Ziffern sind nirgends, auch nicht im Gutachtentext, vorhanden.

*U.a. ist im Bereich des Bauabschnitts Gostalbrücke überhaupt nicht erkennbar, was überhaupt untersucht wurde. In den Plänen sind dort starke Lärmquellen durch Vibrationsrammen und - Verdichterwalzen erkennbar (gelbe Rechtecke). Was verbirgt sich hinter den gelben Markierungen auf Seite A4, Nummer 510 bis 519*

*Was wird dort genau gemacht? Werden dort Fundamente erstellt? Wofür? Welche Größenausdehnungen und Eigenschaften haben diese?*

*Gemäß den Planunterlagen A 4 und A 14 greifen die Maßnahmen Nummer 512 und 513 in das FFH-Gebiet Filsalb entlang des Bachlaufes der Gos ein. **Was so nicht statthaft ist. Was genau wird dort gemacht.***

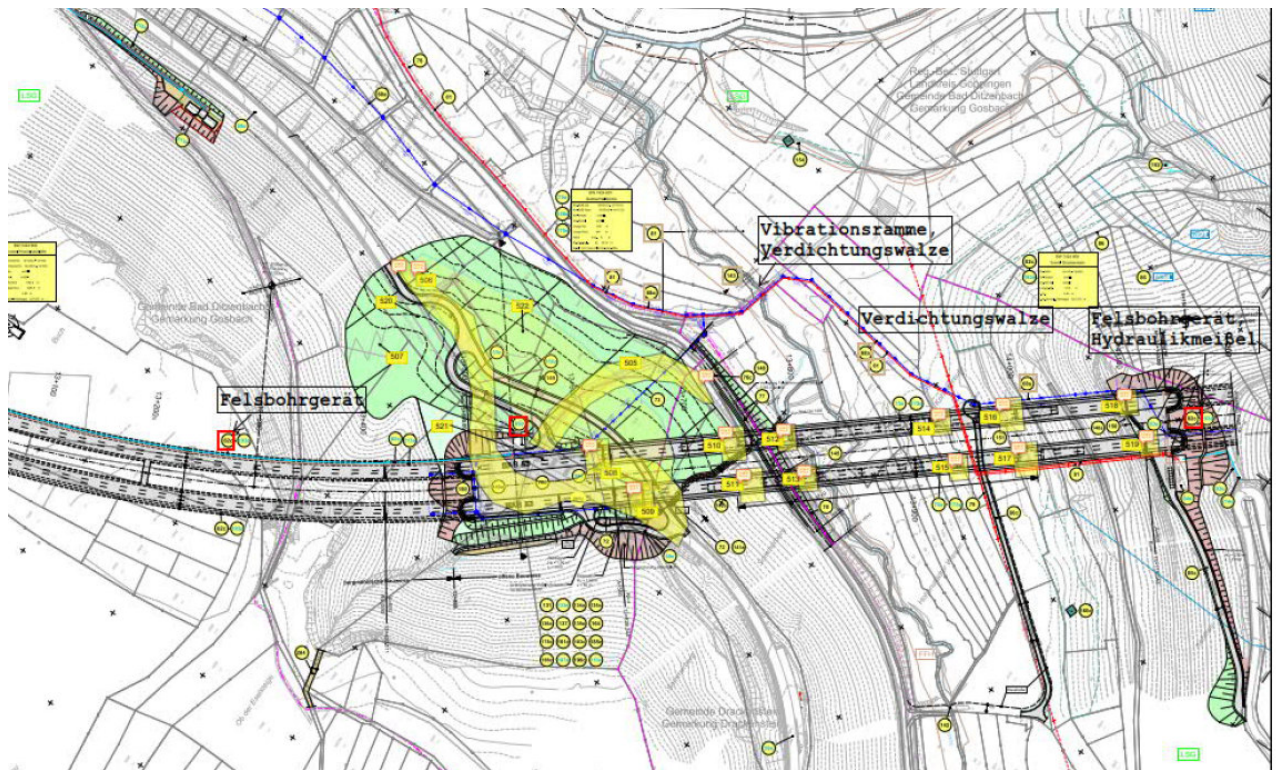
*Wie wirken diese Fundamente im Gostal auf das Grundwasser und auf dessen Zufluss zum FFH Gebiet Filsalb Bachlauf der Gos ein? Es bestehen diffuse Quellen und Wasserzuläufe zur Gos.*

*Wie beeinflussen die Erschütterungen der Meißelbagger, der Sprengungen und der Einsatz Erschütterung auslösender Geräte die Standfestigkeit der landschaftsprägenden Felsenmassive an der darüber liegenden Albkante bei Oberdrackenstein?*

*Das Gutachten ist mangelhaft und nicht nachvollziehbar.*

**Wir fordern den Bau einer umweltverträglicheren Variante und nicht die im Verfahren vorgeschlagene E-Trasse, dies ist die einzige Variante, die eine Gostalbrücke benötigt und die ☒mwelt dort über Gebühr belastet.**

*Auszug aus dem Gutachten Seite A4*



## 9.) Landschaftsbild

U01f\_Erläuterungsbericht\_PAES

Seite 8

### 1.3 Streckengestaltung

Streckenbezogenes Gestaltungskonzept

Die Trassenführung wird das Landschaftsbild im Filstal und im Gostal wesentlich verändern. Um den Eingriff zu reduzieren, wurden für die Filstalbrücke die Anzahl der Stützen reduziert. Die Gosbachtalbrücke wird als Bogenbrücke ausgeführt, um einerseits den Eingriff in die empfindliche Flora und Fauna im Gostal zu minimieren und zum anderen das Erscheinungsbild des Tales weniger zu beeinflussen. Insgesamt tritt die neue Trasse weit weniger in Erscheinung als die Bestandstrasse, da sie zu einem großen Teil im Tunnel geführt wird.

***Diese Behauptung ist falsch:***

*Dazu diese Aussage in den Planfeststellungsunterlagen :*

U120\_01e\_AnhAe\_LBP\_Konflikttabelle\_PAE4

Landschaftsbild S.38

Im *Gostal* wird ein bislang nur wenig beeinträchtigt, ursprüngliches Tal betroffen (die bestehende Abstiegstrasse ist weitgehend durch Gehölbewuchs in die Landschaft ein-gebunden und nur an wenigen Stellen sichtbar).

*Das Erscheinungsbild des Gostals wird auch mit einer Bogenbrücke fundamental gestört. Die Brücke selbst besteht aus zwei getrennten parallelen Brücken. Die Breite der Doppelbrücke ergibt sich aus zwei mal 3 Fahr- und jeweils einer Standspur und dem Zwischenabstand (Breite insgesamt 60 m, Zwischenabstand der beiden Brücken 20 m), . In der Wahrnehmung entsteht eine Addition der hintereinander gestaffelten Raumkörper, noch verstärkt bei leicht seitlicher Wahrnehmung. Die Brücke erzeugt eine optische Zerschneidung und wirkt als enormer Fremdkörper, da sie quer zu den Hang- und Tallinien verläuft. Die Querbarriere wird durch die 4 m hohen Schutzwände noch blockhaft verstärkt (auch wenn diese teilweise mit Glas ausgeführt werden). Die Bereiche der insgesamt 4 Tunnelleingänge mit großen Einschnitten in die steilen, ursprünglich bewaldeten, Steilhänge führt zu einer Zerstörung der durchgängigen Waldstruktur.*

*Beim sog. Drackensteintunnel müssen unterhalb und oberhalb der Eingänge gewaltige Abgrabungen, Absprengungen und Betonbefestigungen zur Sicherung in den steilen Rutschhängen gemacht werden. Die Ansätze der Brücken an die Tunnelmünder und die sich bis zum Bergfuß führenden Bogenstützen bestehen aus gewaltigen, weithin sichtbaren Betonkubaturen. Voraussichtlich müssen auch die landschaftsprägenden steilen Felsmassive des Albabbruchs oberhalb der Tunnelmünder aus Standfestigkeitsgründen entfernt werden. Auch dies zerstört das ursprünglich harmonische Landschaftsbild.*

*Der Nordhang des Tales soll durch die Baumaßnahme völlig verändert werden. Ein großer landschaftsprägender Bergeinschnitt im Bereich der Amtalklinge soll mit dem anfallendes Erdmaterial aus dem Tunnelbau völlig aufgefüllt werden. Dies führt zu einer kompletten Veränderung des Bergzuges. Die besondere Form der Bergklinge, als Verschneidung durch einen besonderen geologischen Prozess entstanden, wird eliminiert. Das Vor und Zurückschwingen des Hangverlaufes verschwindet. Über diese Aufschüttung soll die Autobahn in einer langen Rampe aus dem Berg zur Brücke geführt werden. Auch diese Rampe mit der ebenen Oberfläche bildet einen quer zu den optischen Leitlinien verlaufenden Fremdkörper.*

*Das Gostal ist in seiner besonderen Ausprägung ein einzigartiges Tal der Albkante zwischen Geislingen und Wiesensteig.*

*Das Erscheinungsbild des ursprünglichen, harmonischen, relativ kleinen und engen Gostals mit seinen unterschiedlichsten Landschaftsformationen ( - Kante des Albabbruchs – bewaldete Steilhänge auf beiden Seiten – Talau mit Auenlandschaft -) wird durch die Eingriffe der E-Trasse sehr stark verändert und zerstört.*

Der Entfall der Mautstation und der Entfall der Bypässe sowie durch die veränderte Verkehrs-situation möglich gewordene Nutzung kleinerer Querschnitte verbessern die Flächenbilanz zur vorherigen Planung mit Mautstation.

*Dass der Entfall der Mautstation auf der Albhochfläche zu einer Verbesserung der Flächenbilanz führt, ist eine völlig falsche Behauptung. Dies geht nicht von dem tatsächlichen Zustand der Albhochfläche aus, sondern von einer verworfenen und nicht durchführbaren früheren Planung.*

*Die von der E-Trassenplanung betroffene Albhochfläche hat eine typische sanft wellige Formation in einer leichten Senke, begleitet von Wäldern. Dieser Bereich ist in seiner Erscheinung durchaus ursprünglich in seiner Harmonie mit Landschaftsschwingungen, wie sie für die Albhochfläche typisch sind. Diese würde durch den geplanten großflächigen tiefen und langgezogenen Rampeneinschnitt der Auf- bzw. Abfahrt zu den südlichen Tunnelmündern des sog. Drackensteintunnels zerstört.*

*Der Gesamtbereich der von der Planung betroffenen Landschaft stellt ein einzigartiges Landschafts- und Naturensemble dar: sanft wellige, fast ebene Albhochfläche – plötzliche Kante des Albabbruchs in steilen Felsformationen – mit Laubwald bestandene Steilhänge – naturnahe Talau mit Bachlauf und seinen Kalksinterterrassen – Bergklinge mit Schluchtwaldvegetation.*

*Das Landschaftsbild, der Erholungswert dieses besonderen Gebietes, darf nicht in seiner Gesamterscheinung zerstört werden*

*Die E-Trasse würde dieses Landschaftsbild zerstören, deshalb ist sie aus dem Verfahren zu nehmen.*

***Wir fordern den Erhalt dieser besonderen Landschaft und ihres Erscheinungsbilds durch den Bau einer Trasse, die diese besondere Landschaft bewahrt und nicht das ursprüngliche Landschaftsbild zerstört.***





*Landschaftsbild Albhochfläche bei Oberdrackenstein*



*Landschaftsbild Gostal*



*Gostal Talaue*





*Gostal Talaue*



*Gostal Talaue*



## **10.) Felsmassive der Albkante bei Oberdrackenstein**

*Die Albkante bei Oberdrackenstein, in unmittelbarer Nähe über den geplanten Tunnelportalen des sog. „Drackensteintunnels“ der E-Trasse, ist geprägt von mächtigen Felsmassiven.*

*Die beiden nebeneinander liegenden Tunnelmünder und Tunnel der geplanten E-Trasse sollen in bergmännischer Weise durch Sprengungen gebaut werden. Die Felsen sind dadurch extrem bedroht. Dass dies auch von anderer Stelle befürchtet wird, beweisen die dort stattfindenden Langzeitmessungen (seit über 10 Jahren laufendes Messprogramm, das von der Straßenbauverwaltung des RP Stuttgart, bzw. jetzt von der Autobahn GmbH, in Auftrag gegeben ist).*

*Diese Felsen, gleich bei der Ortschaft Oberdrackenstein, sind besonders typische und ausgeprägte Felsformationen des Albabbruchs. Von der Albhochfläche kommend sind sie nahezu nicht wahrzunehmen, da sie nicht über diese ebene Fläche hinausragen. Sie selbst bilden die plötzliche Kante des Abbruchs. Teilweise sind sie in einer abrupten, scharfen, fast rechtwinkligen Kantenausprägung ausgebildet.*

*Von der anderen Seite, von unten, sind bis zu 30m hohe steil aufragende Felsformationen zu erkennen. Diese sind zurzeit jedoch in der Fernsicht von hohen Bäumen verdeckt. Diese Felsen sind ohne menschliche Eingriffe, zumal sie vom darunterliegenden Schutt-Steilhang sehr schwierig zu erreichen sind. In einer Nische in einer Felswand befindet sich ein Uhu-Brutplatz.*

*Diese Felsen bilden die, über einen langen Zeitraum durch natürliche geologische Prozesse entstandene Albkante, die dadurch hier in besonders klarer und eindrucksvoller Weise ausgeprägt ist. Sie sind teilweise von typischer Felsvegetation bewachsen. Am Felsfuß im Steilhang hat sich eine besondere Vegetation ausgebildet.*

*Diese Felsen bei Oberdrackenstein stellen eine sehr besondere Naturerscheinung des Albraufs dar, sind von wesentlicher landschaftsprägender Bedeutung und gehören zu der dortigen landschaftlichen Identität. Hier werden sie „Rabenfelsen“ genannt.*

***Wir fordern die Bewahrung dieser landschaftsprägenden Felsmassive und den Bau einer landschafts- und naturschonenderen Autobahntrasse und nicht die E-Trasse.***

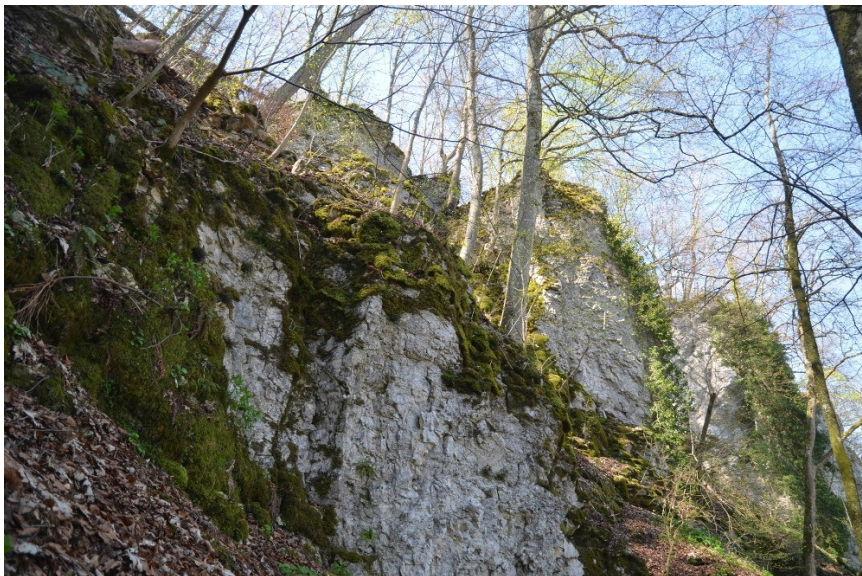
*Dazu Fotos Felsmassive Albkante bei Oberdrackenstein, in unmittelbarer Nähe über den geplanten Tunnelportalen des sog. „Drackensteintunnels“ der E-Trasse.*

*Felsmassive der Albkante bei Oberdrackenstein*





*Felsmassive der Albkante bei Oberdrackenstein*







## **11.) Verbrauchsflächen für den Bau der E-Trasse und Baustelleneinrichtungsflächen im Gostal und dessen Steilhängen**

### *Gostal – Nordhang*

*Ein wesentlicher Teil der Amtalklinge mit Wasserlauf und anschließender großen Hangfläche werden mit Erdmassen aus dem Tunnelbau zugeschüttet. Ein kompletter sehr großer Hangeinschnitt wird zugeschüttet und verfüllt. Bereiche von Waldmeister – Buchen – Wald, ein Klingenwasserlauf, Quellhorizonte mit Kalktuffquelle werden durch die Aufschüttungen zerstört und verschwinden für immer. Ein Klingenbiotop mit speziellem Klingenboden, mit spezieller Vegetation und Kleinlebewesen kann nur in der besonderen klingenspezifischen Geländesituation entstehen und kann nicht versetzt werden. Wertvolle Pflanzen- und Tierlebensräume gehen verloren.*

### *Gostal – Auenbereich, FFH Gebiet im Bereich der Gos*

*Hier solle eine großflächige Baustelleneinrichtungsfläche entstehen. Dieses Gebiet besteht überwiegend aus schutzwürdigen Auen- und Rendzina-Böden. Diese besonderen Böden entstehen nur unter bestimmten besonderen Voraussetzungen. Dieser Boden muss wohl für die Untergrundpräparierung der Baustellenfläche entfernt werden und verliert so seine natürliche Ortsfunktion.*

*Diese ausgewiesene Baustellenfläche besteht aus unterschiedlichen, besonderen, geschützten Bewuchsflächen unterschiedlicher Lebensraumtypen: Fettwiesen mittlerer Standorte, besonders artenreich (3341\*), Fettwiesen mittlerer Standorte (3341), Hochstaudenfluren (3544), Streuobstbeständen, besonderen Einzelbäumen, naturnahe Feldhecken. Diese Flächen werden zur biologisch toten Baustelleneinrichtungsfläche. Eine Wiederherstellung der ursprünglichen Situation ist unmöglich.*

*Diese Flächen mit sehr unterschiedlichen Pflanzenarten sind Habitate für Heuschrecken von überragender lokaler Bedeutung, für eine außergewöhnlichen Vielzahl an verschiedenen Schmetterlingen, für Bienen und Hummeln, für Käfer und für Kleinlebewesen. Gerade diese Vielfältigkeit bewirkt eine große Biodiversität.*

*Teilweise sind diese Flächen bucklig und wellig. Es ist anzunehmen, dass diese Formationen, die in der Laufrichtung der Gos abfallend sind und meist quer zum Tal verlaufen im Untergrund durch ein früher verändertes Bachbett der Gos aus terrassenförmigem Kalktuff (entsprechend dem jetzigen Bachbett der Gos) entstanden sind. Im Zuge der Fertigung und Einebnung der Baustelleneinrichtungsfläche wird dieser besondere Geländeaufbau zerstört. Diese wellige Landschaftsdynamik in diesem Bereich gehört zum besonderen Landschaftsbild des Gostals.*

*Am Fuß des Gostal-Nordhangs werden Tieffundamente für die Brückenlager gebaut. Es ist davon auszugehen, dass wasserführende Schichten, die zum FFH Gebiet des Gosbereiches führen und nach dort entwässern, angeschnitten werden. Durch diese Bautätigkeiten entstehen dort Einträge von verschmutztem Wasser. Das Wasser aus dem gesamten Hanggebiet, in dem sich die Großbaustelle der Autobahn (mit Tunnelbohrung, Fundamentgründungen, enorme Betoneinbringungen, gigantische Erdauffüllungen Emissionen von Baufahrzeugen) befindet, kann nur in wasserführenden Schichten hangabwärtsfließen und in den Bachlauf Gos entwässern. Entlang der Bachränder der Gos entwässern auch mehrere diffuse Quellen.*

*Die Auffüllttätigkeiten auf dem steilen Berghang verursachen Staubentwicklungen. Diese und von den Baustellenfahrzeugen emittierte Schadstoffe werden bergabwärts in das unten liegende FFH Gebiet eingetragen.*

*In dem schmalen ebenen Streifen zwischen Bergfuß, Straße und FFH Gebiet selbst werden wohl Bau-Hilfsstützen zum Bau der Bogenbrücke mit entsprechenden Fundamenten im Nahbereich des FFH Gebietes, gebaut (siehe die Einwendungen zur Erschütterungsprognose der Baumaßnahmen im Vorfeld der Bauarbeiten). In diesem Bereich befindet sich auch ein Hauptbetriebsgebäude mit einer Grundfläche von 33 x12m. Es ist davon auszugehen, dass dazu weitere Flächen (u.a. für Parkplätze) benötigt werden.*

*Es ist nicht vorstellbar wie auf diesem engen Bereich Baustelle am Bergfuß, Durchgangsstraße, Betriebsgebäude und Baustelle Brückenbau Platz finden können und das FFH Gebiet nicht belasten.*

*Am Oberlauf der Gos befindet sich eine Quelle. Es ist offensichtlich, dass von der Talaue, bzw. dann von der dort sich befindenden großen Baustelleneinrichtungsfläche, dorthin Grundwasser abfließt. Diese Quelle zeigt, dass die wasserführende Schicht nahe an der Oberfläche verläuft.*

*In dem Erschütterungsgutachten werden Flächen mit Bautätigkeiten von Vibrationsrammen bezeichnet. Aus den Plänen und Unterlagen ist nicht ersichtlich, was hier passiert. Welche Auswirkungen diese Tätigkeiten auf das Grundwasser haben, ist in den Unterlagen nirgends benannt.*

#### *Gostal – Südhang*

*Am Südhang wird eine geschlossene Waldfläche aus überwiegend Laubbäumen mit geschlossenem Waldsaum zur Talaue aus Sträuchern aufgerissen und in ihrer Durchgängigkeit zerstört. Auch ist zu befürchten, dass die landschaftsprägenden Felsmassive, die die Albkante bilden, den Bautätigkeiten nicht standhalten und entfernt werden (siehe Einspruchbeitrag „Felsmassive der Albkante bei Oberdrackenstein“).*

*Die steilen Rutschhänge erfordern Sicherungsmaßnahmen. Dies ist vergleichbar mit der Situation beim Brückenbau der Bahntrasse zwischen Mühlhausen und Wiesensteig in den dortigen Steilhängen des Albabbruchs. Auch diese Trasse durchquert ein Tal (Filstal), aus Tunneln kommend, mit einer Brücke. Der Tunnelquerschnitt und die Gesamtbreite des Eingriffs sind schmaler als bei der Autobahntrasse mit zwei getrennt nebeneinander liegenden Tunneln. Hier mussten, um den Hang gegen Instabilitäten und Rutschungen zu sichern, enorme Betonmengen eingebaut werden. Dies verlangte Zufahrten für Baufahrzeuge über Terrassenbauten. Auch diese sind als enorme Eingriffe in das Hang- und Landschaftsbild zu erkennen. Sie erforderten eine starke Bautätigkeit, einen hohen Betoneintrag und dadurch eine zusätzlichen Schadstoffzeugung.*



*Abbildung der Bahntrasse als Vergleich*

*Am Fuße des Gostalsüdhangs werden Fundamente für die Gostalbrücke gebaut. Wie groß ist ihre Ausdehnung und welche Fläche ist zu ihrer Herstellung nötig? Wie tief gehen diese Fundamente? Welche Maschinen kommen hier zum Einsatz? Auf diese wesentlichen Fragen gibt es in den Unterlagen keine konkreten Angaben.*

*Die Verbindungsstraße K 7407 zwischen Gosbach und Drackenstein wird als Zufahrtsstraße für alle Baustellen- und Baustelleneinrichtungsflächen im Gostal und den Seitenhängen benutzt. Es entsteht dadurch sehr starker Baustellenverkehr mit großen und sehr großen Maschinen (u.a. für Fundamentarbeiten, Beton- und Baumaterialtransporte). Die relativ schmale und kurvige Straße ohne Seitenstreifen ist dafür nicht geeignet. Große Einmündungsbereiche zu den Baustellenstraßen (u.a. über das FFH Gebiet des Gosbereiches) müssen angelegt werden. Die Unfallgefahr ist stark erhöht. Es ist zu befürchten, dass auslaufende Gefahrstoffe, und eventuell Löschwasser in den FFH Bereich der Gos fließen.*

*Fazit:*

***Wir fordern eine klare Darstellung und Untersuchung der Grundwasserströme und der Entwässerungskonzeption, der Fundamentarbeiten, deren Funktionen und deren Eingriffe ins Grundwasser, der Emissionen durch Bautätigkeiten an den Hängen. Wir fordern eine klare Darstellung aller Bautätigkeiten und baubezogenen Einrichtungen im Bereich des Gostalnordhangfußes bis zum FFH- Gebiet des Gosbereiches hin, sowie innerhalb der Baustelleneinrichtungsflächen.***

*Insgesamt besitzt dieser kleinteilige und verzahnte Bereich Funktionen von hoher Biodiversität, die einmal zerstört, nicht wieder regeneriert werden können.*

***Wir fordern den Bau einer umweltschonenden und das Gostal und die Albhochfläche bewahrenden Trasse. Die E-Trasse ist aus dem Verfahren zu nehmen.***

## **12.) 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 einzige Trasse ein FFH-Gebiet, das ist an sich schon ein Ausschlusskriterium*
- Emissionstechnisch schlechteste Trasse, da einzige Variante, die zusätzlich eine Gostalbrücke benötigt und zusätzlich die bisher nur unwesentlich vorbelastete Albhochfläche belastet*
- Zerstörung der Frischluftschneise Gostal, diese Aussage wird in den Gutachten bestätigt*
- Zerstörung der Hangwälder im Gostal*

- *Zerstörung des als sehr hochwertig eingestuften Landschaftsbildes im Gostal*
- *Durchquert als einzige Trasse die Wasserschutzzone II der Krähensteigquelle, die wahrscheinlich nicht weiterverwendet werden kann*
- *Tunnelangriff für den Bau des Himmelsschleifentunnels im Filstal notwendig*
- *Bau der Gosbrücke in einem bisher sehr naturbelassenen Tal*
- *Bau der Widerlager der Gostalbrücke in den Rutschhängen des Gostales*
- *Führung der Trasse in offenen Abschnitten im Gostal und vor allem auf der Albhochfläche verursacht umfangreiche Funktionsverluste für das Schutzgut Boden und Fläche*
- *Zerstörung eines hochwertigen naturnahen Gebietes und wertvoller Tierlebensräume mit hoher Biodiversität*

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

***Anlagen:***

*Weitere Stellungnahmen, die vollinhaltlich Teil dieser Einwendungen sind:*

1. *Stellungnahme vom Büro für Angewandten Umweltschutz zur Wasserrahmenrichtlinie, zum Sachgebiet Verkehr und zum Sachgebiet Planung, Variante K23.*
2. *Stellungnahme der Gruppe unabhängiger Verkehrswissenschaftler zu 5 Planänderung*
3. *Stellungnahme der Gruppe unabhängiger Verkehrswissenschaftler zu 4 Planänderung*
4. *Stellungnahme LNV*
5. *Stellungnahme VCD*