

*Erläuterung zu den verwendeten Schriftfarben und -arten:
Schwarz: Textauszüge aus den Planfeststellungsunterlagen
Blau (kursiv): Einwendungen der Bürgerinitiative*

Ergänzenden Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren 4. Planänderung für den sechsstreifigen Aus- und Neubau der Bundesautobahn A8 Karlsruhe – München zwischen Mühlhausen und Hohenstadt

1. U01e Erläuterungsbericht PAE4

1.1 3.1.3.5 K-Varianten (Seite 22)

Der Ausschluss der K-Trasse bleibt bestehen, obwohl das RP im Erörterungstermin am 26.09.2019 zugegeben hat, dass die K-Trasse kein FFH Gebiet durchfährt.

Wir fordern eine unabhängige Überprüfung der 2018 vorgeschlagenen K18-Trasse, da der Ausschluss nicht gerechtfertigt ist.

1.2 (Seite 16)

Es wird behauptet:

Verbesserung der Erreichbarkeit, Senkung der Transportkosten (Energieeinsparung) durch kürzere Strecke, durch geringere Steigung und durch flüssigeren Verkehrsablauf

Diese Aussage ist fundamental falsch. Die Verkehrsplaner tun so, als ob die Quelle-Ziel-Beziehungen konstant wären. Tatsächlich ist bekanntlich die im Verkehr zugebrachte Zeit konstant. Wenn der Engpass Drackensteiner Hang beseitigt wird, nimmt der Verkehr auf der A8 zu. Zum Beispiel ist es dann leichter möglich, an einem Tag von Stuttgart zum Bergwandern und Skifahren ins Allgäu und zurück zu fahren. Die Emissionen nehmen durch den Ausbau der A8 nicht ab, sondern zu.

Die K18-Trasse ist bezüglich CO2-Emissionen nicht schlechter als die E-Trasse. Die Verkehrsuntersuchungen von MODUS CONSULT sind unbrauchbar, weil mit dem falschen Verkehrsmodell gerechnet wird, richtig ist das Verkehrsmodell des konstanten Reisezeitbudgets.

Da die wesentlichen Auswirkungen des Straßenbaus in den Planunterlagen falsch oder gar nicht dargestellt sind, fordern wir, dass neue, richtige Planunterlagen vorgelegt werden.

1.3 4.3.5 Abstiegstrasse (Seite 68)

Im weiteren Verlauf zwischen Amtalklinge und der Gemeindeverbindungsstraße Oberdrackenstein – Kölleshof bleibt die Abstiegstrasse (A8) ebenfalls unverändert erhalten.

Die Rekultivierungsmaßnahmen sind auf ein Minimum geschrumpft. Somit ist der Vergleich Neuversiegelung und Entsiegelung der E Trasse noch schlechter geworden, als er bisher schon war. Es ist und bleibt die Trasse mit dem größten Neuflächenverbrauch.

Wir fordern 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.

1.4 Durchführung der Baumaßnahme

Baufeld und Baustraßen im Gostal (Seite 115)

Im Gostal ist für die Errichtung der Gosbachtalbrücke das Baufeld im Talgrund unterhalb der Brücke vorgesehen. Da eine Nutzung des bestehenden Weges Flst. Nr. 1556 als Zufahrt zum Baufeld 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.

Die Inanspruchnahme des Gostals als Baufeld ist nur bei der E-Trasse erforderlich, der Eingriff ins Tal und die Veränderungen im Tal werden das Landschaftsbild dauerhaft zerstören.

Wir fordern den Bau einer umweltverträglicheren Varianten und nicht die im Verfahren vorgeschlagene E-Trasse, die, gemäß den eigenen Gutachten der Planfeststellungsunterlagen, die umweltunverträglichste aller Varianten ist.

1.5 Sonstiges zu U01e_Erläuterungsbericht_PAE4

1.5.1 *Wir haben keine Treibhausgasbilanz und Klimaverträglichkeitsprüfung gefunden.*

Wir bitten diese Unterlagen nachzureichen.

1.5.2 *Die Ausführungen zu den einzelnen Varianten sind nicht objektiv, sondern bereits wertend dargestellt. Zum Beispiel wird zur Variante E* erläutert, dass die Eingriffe in die Natur kompensiert werden können, eine mögliche Kompensation der verbleibenden Lärmbelastungen für Hohenstadt (Variante F) durch „aktive Lärmschutzwände“ fehlt aber bei der Gegenüberstellung der Varianten.*

Wir bitten diese Unterlagen nachzureichen.

1.5.3 *Das südliche Tunnelportal des Tunnels Himmelsschleife und die Auffüllung der Amtalklinge erfolgt im FFH-Gebiet.*

Die K-Trassen wurden ausgeschlossen, da sie angeblich ein FFH Gebiet tangieren, was nicht stimmt. Die E- Trasse durchstößt dieses FFH Gebiet bzw. zerstört dieses unwiederbringlich, was zum Ausschluss führen müsste.

Wir fordern den Bau einer umweltverträglicheren Varianten

2 U011e UVP-Bericht PAE4

2.1 Variante K (Seite 6)

....die noch erheblicheren Abweichungen im Bereich des bereits fertig gestellten Abschnittes Grubingen – Mühlhausen aufweist sowie ein gemeldetes FFH-Gebiet tangiert.

Der Ausschluss der K-Trasse bleibt bestehen, obwohl das RP im Erörterungstermin am 26.09.2019 zugegeben hat, dass die K-Trasse kein FFH Gebiet durchfährt.

Wir fordern eine unabhängige Überprüfung der 2018 vorgeschlagenen K18-Trasse, da der Ausschluss nicht gerechtfertigt ist.

2.2 Gostal: (Seite 14)

Das Gostal ist nur durch die Variante 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* auf Grund der Querung des Gostales einen entscheidungserheblichen Nachteil aus umweltfachlicher Sicht auf.**

Trotz erheblicher und dauerhafter Nachteile für Anwohner und Erholungssuchende bzw. Risiken für die geschützte Fauna und Flora wird an der umweltschädlichen E-Trasse festgehalten.

Wir fordern 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.

2.3 3.2.5.2 Schutzgut Mensch und Gesundheit – Erholungsnutzung (Seite 26)

Aus der Bewertung des Untersuchungsgebietes im Hinblick auf die überörtliche Erholungsfunktion geht das „Obere Gostal“ mit einer hohen Bedeutung und Empfindlichkeit als hochwertigster Teilraum hervor.

Da es machbare Alternativen gibt, 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.

2.4 Fledermäuse: (Seite 28)

Im Rahmen der in 2015 durchgeführten Untersuchungen konnten im Untersuchungsraum Filstal und Gostal insgesamt 12 Fledermausarten nachgewiesen werden. Alle Arten sind im Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgelistet und demzufolge streng geschützt. Das Artenspektrum ist breit, erstmals konnte vermutlich auch die Bechstein-fledermaus durch Beobachtung und Luftaufnahmen im Wald unterhalb von Drackenstein nachgewiesen werden. Die meisten Arten wurden an der Fils und dem angrenzenden Streuobstbestand sowie im Gosbachtal nachgewiesen.

Es fehlen Aussagen zu möglichen Fledermausquartieren (Winterquartieren) in den Felsen des Wirkraumes.

Ferner fehlen Aussagen zur Wirkung durch die Beleuchtung der Lebensräume für lichtempfindliche Fledermausarten.

Da es 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.

2.5 Zerschneidungs- und Trenneffekte: (Seite 41)

Vom Südportal Tunnel „Drackenstein“ bis Bauende werden durch die Trasse für die Tierwelt bisher frei zugängliche Lebensräume zerschnitten. Die Quermöglichkeiten für Erholungssuchende werden auf die Unterführung der K 7407 / K 7324 begrenzt.

Die Zerschneidung ist nur bei der E-Trasse notwendig, bei den Trassen F und K18 wäre dies vermeidbar.

Wir fordern eine umweltverträglichere Variante.

2.6 4.3.7 Landschaft (Landschaftsbild und landschaftsbezogene Erholung) Gostal: (Seite 48)

Durch das weithin sichtbare Brückenbauwerk erfolgt eine Überprägung des bislang nur wenig beeinträchtigten, ursprünglichen Gostales. Das südliche Portal des Tunnels Himmelschleife und das nördliche Portal des Tunnels Drackenstein verursachen weitreichende visuelle Beeinträchtigungen. Durch Einbringen von linienhaften Kunstbauwerken (Fahrbahn, Böschungen) als technisch-konstruktive Elemente quer zu den landschaftlichen Leitlinien erfolgt eine Überformung der Landschaft Die Dammstrecke über die Amtalklinge bedingt deren Auffüllung und somit den Verlust einer natürlichen, charakteristischen Geländeform.

Albhochfläche: (Seite 48)

Eine Überformung der Landschaft erfolgt durch Einbringen von linienhaften Kunstbauwerken (Fahrbahn, Böschungen) als technisch-konstruktive Elemente. Aufgrund der für Autobahnen erforderlichen Trassierungselemente werden die landschaftlichen Leitlinien nicht berücksichtigt.

Landschaftsbezogene Erholung

Albhochfläche: (Seite 48)

Auf der Albhochfläche erfolgt bereichsweise eine Beeinträchtigung bislang nur wenig gestörter Bereiche durch verkehrsbedingte Schall- und Schadstoffimmissionen in Erholungsräumen. Durch die Trasse werden Wegebeziehungen unterbrochen, Bereiche der freien Landschaft und Erholungsräume werden zerschnitten. Der Wanderweg bei Widderstall wird jedoch wieder über die BAB A 8 überführt.

Die drei vorgenannten Punkte bezüglich Landschaft werden zwar erkannt, aber nicht bewertet!

Gostal, Albabbruch, Albhochfläche

Die E-Trasse würde eine naturnahe Landschaft unterschiedlichster Landschaftsausprägungen (Albhochfläche, Albabbruchfelsen, bewaldete Steilhänge, kleinstrukturierte Talauwe, Bachgebiet mit Kalksinterterrassen der Gos, bioaktive Begleit- und Wechselbereiche) mit hoher Biodiversität enorm in Mitleidenschaft ziehen und zerstören.

Die Alternativtrassen verbessern sogar den jetzigen Zustand. Durch den Wegfall der jetzigen Autobahnabstiegstrasse würde das empfindliche Gostal autobahnfrei.

Gerade wird ein Teil des Gostales unterhalb von Unterdrackenstein und dem Unesco Geopoint im Auftrag der Gemeinde Drackenstein durch Flächenaufkäufe und

Renaturierungsmaßnahmen mit Unterstützung der Naturschutzbehörde und eines Naturschutzverbandes biologisch und landschaftlich aufgewertet. Dieser Bereich liegt unweit und in direkter Verbindung zu den durch die Planung der E-Trasse betroffenen Gebiete. Somit ist klar zu erkennen, dass auch im gesamten Gostal ein großes Potential der Verbesserung und Optimierung der Naturschutzbelange und Naturschutzmöglichkeiten vorhanden ist. Hier kann ein größerer Bereich mit unterschiedlichen bioaktiven Austausch- und Wechselbeziehungen geschaffen werden.

Dieses Gesamtgebiet kann durch Stärkung der vorhandenen Landschafts- und Naturvoraussetzungen zu einem Naturressourcengebiet und naturbezogenem Naherholungsgebiet gestaltet werden.

Durch die E-Trasse würden diese Potentiale unwiederbringlich zunichte gemacht, Ressourcen könnten nicht bewahrt und verbessert werden.

2.7 4.3.9 Wechselwirkungen (Seite 49)

In den vorangegangenen Kapiteln wurden die Auswirkungen auf die Umweltfunktionen getrennt anhand der Schutzgüter des UVPG erfasst und bewertet. Zwischen den einzelnen Schutzgütern bestehen z.T. enge Zusammenhänge und Wechselbeziehungen.

Die kennzeichnenden, wichtigsten Wechselwirkungen im Untersuchungsraum sind hauptsächlich im Bereich des Gostals ausgeprägt. Die bereichsweise hohen Grundwasserstände bedingen dort extensive Nutzungsstrukturen mit hoher Biotopdiversität (Tiere und Pflanzen), die wiederum für den hohen Landschaftsbildwert mit verantwortlich ist.

Die steilen, bewaldeten Talhänge sind sowohl als repräsentative Landschaftsstrukturen als auch aufgrund ihrer Lebensraumfunktion bedeutsam für Belange des Arten- und Biotopschutzes. Darüber hinaus übernehmen die Wälder Bodenschutzfunktionen gegenüber

Erosion als auch Retentionsfunktionen durch Verzögerung des Oberflächenabflusses bei gleichzeitiger Erhöhung der Grundwasserneubildung aus Niederschlag. Beeinträchtigungen der genannten Umweltbestandteile führen somit zu Beeinträchtigungen mehrerer Schutzgüter.

Wo ist das Fazit daraus??

Die Maßnahmen, die zur Einbindung der Trasse in das Landschaftsbild und unter Pos. 8.2 Natur und Landschaft (ab Seite 78) aufgeführt sind, sind nur „Kosmetik“. Das Landschaftsbild wird trotzdem dauerhaft zerstört.

Da es machbare Alternativen gibt, die das Gostal nicht benötigen, fordern wir den Bau einer umweltverträglicheren Variante.

2.8 7.1 Straßenbautechnische Vermeidungsmaßnahmen Gostalviadukt: (Seite 69)

Bei der Wahl der Brückenkonstruktion wurde für das Gostalviadukt eine „aufgeständerte Bogenbrücke“ gewählt. Mit dieser Konstruktion erfolgt keine Flächeninanspruchnahme durch Brückenpfeiler in der Talau. Gegenüber einer herkömmlichen Brückenkonstruktion ergeben sich ungestörtere Durchblicke im Bereich der Talsohle. Die gewählte Konstruktion stellt im Hinblick auf Belange des Landschaftsbildes in dem engen Talraum der Gos die günstigere Lösung dar.

Die Brücke im Gostal ist nur bei der E-Trasse notwendig, bei den Trassen F und K18 wäre dies vermeidbar.

Wir fordern eine umweltverträglichere Variante.

2.9 8.4 Überwachungsmaßnahmen (Seite 90)

Der Tunnel Drackenstein liegt im Zustrombereich der Krähensteigquellen und komplett in der Zone II der Quellfassung Krähensteig. 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.

*Die E-Trasse ist die einzige Trassenvariante, die ein **Wasserschutzgebiet Zone II** durchfährt, einem Privatmann wäre das Bauen in Wasserschutz Zone II untersagt.*

Da es machbare Alternativen gibt, die die Krähensteigquelle nicht beeinträchtigen, fordern wir den Bau einer umweltverträglicheren Variante.

2.10 Sonstiges zu U011e_UVP-Bericht_PAE4:

Variante F: Die Vorbelastung der autobahnnahen Biotope ist nicht berücksichtigt, sondern wird mit dem Eingriff in die deutlich weniger vorbelasteten Lebensräume der anderen Varianten gleichgestellt.

Die Unterlagen sind entsprechend zu überarbeiten, da sich die Wertigkeit dadurch verschiebt.

Variante E*: Die langen bauzeitlichen Beeinträchtigungen durch das Brückenbauwerk von bisher eher weniger beeinträchtigten Bereichen (Gostal) sind zu wenig berücksichtigt.

Die Unterlagen sind entsprechend zu überarbeiten, da sich die Wertigkeit dadurch verschiebt.

2.11 10 Allgemein verständliche nichttechnische Zusammenfassung (§ 16 Abs. 1 Nr. 7 UVPG) (Seite 93 -97)

Insgesamt kann somit abgeleitet werden, dass durch das Vorhaben für keines der Schutzgüter erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen bewirkt werden.

Dieser Schluss wird bestritten. Da es mit den Trassen F und K18 machbare, umweltschonendere Alternativen gibt, ist das Fazit aus dem UVPG völlig unverständlich und nicht akzeptabel.

Da es machbare Alternativen gibt, fordern wir den Bau einer umweltverträglicheren Variante.

3. U00_00ne_Erlaeuterungen_PAE4

3.1 2.2 Talbrücken (Seite 7)

Im Zuge der Entwurfsbearbeitung konnte die Konstruktion der **Gosbachtalbrücke** weiter optimiert werden. Die geringfügige Vergrößerung der Bogenspannweite und insbesondere die Schrägstellung der Pfeiler erlauben eine stützenfreie Überbrückung der steilen, rutschgefährdeten Talflanken.

Auch die nur für die E Trasse erforderliche „optimierte Gostalbrücke“ zerstört das Landschaftsbild dauerhaft.

Es fehlt eine genaue Angabe zu Dimension und Lage der Brückenfundamente und dafür notwendige Bodeneingriffe.

Landschaftsprägende Felsmassive bei Oberdrackenstein

An der Albkante befinden sich bis zu 30 Meter hohe fast senkrechte Kalkfelsenformationen, die die besondere Eigenart dieser Landschaft des Albabbruchs ausmachen. Weiter, über den Großteil des bewaldeten Steil- und Rutschhangs, geht es dann nach unten in die Aue des

schmalen Gostals. Diese Landschaftskombination ist einzigartig. Die Felsen und deren unmittelbare Umgebung sind von seltenen Pflanzen bewachsen.

Unmittelbar unter den vorgelagerten Felstürmen ist der Tunnelmund des sog. Drackensteintunnels der E-Trasse geplant. Dieser befindet sich in einem Rutsch- und Steilhang. Durch den Bau des Tunnels (Anfangsbereich in offener Bauweise und dann Sprengungen, großflächige Abtragung des losen Steinmaterials des Hanges) ist davon auszugehen, dass die Standfestigkeit der Felsen gefährdet ist und sie entfernt werden müssen.

Ein wesentlicher typischer prägender Landschaftsteil wäre zerstört.

Dazu gibt es in den Unterlagen keine Aussage.

Da es machbare Alternativen gibt, die keine Gostalbrücke benötigen und das Gostal nicht beeinträchtigen, fordern wir den Bau einer umweltverträglicheren Variante.

3.2 Maßnahmen zur Vermeidung (Seite 11)

2.4.2.1

Maßnahme S 28: Beschränkung der Massentransporte im Gostal im Zeitraum außerhalb der Winterruhe der Fledermäuse auf Tagzeiträume zwischen Sonnenauf- und -untergang

Zur Herstellung des Drackensteintunnels bzw. zur Verbringung des damit verbundenen Tunnelausbruchs sowie zur Herstellung des Brückenbauwerks der Gosbachtalbrücke werden im Gostal umfangreiche Massen- und Materialtransporte notwendig. Um Beeinträchtigungen störungsempfindlicher Fledermausarten – insbesondere das Große Mausohr oder die Langohr-fledermäuse – zu vermeiden, werden diese Massen- und Materialtransporte im Gostal auf Tagzeiträume zwischen Sonnenauf- und -untergang beschränkt.

Maßnahme S 29: Untersuchung von Teilflächen auf mögliche Vorkommen der Zauneidechse

Im Bereich der AS Mühlhausen (Filstal) werden potenzielle Lebensräume der Zauneidechse beansprucht. Zur Vermeidung baubedingter Tötungen erfolgt rechtzeitig vor Baubeginn (mind. 3 Jahre) eine Erfassung der Zauneidechse, um ein mögliches Vorkommen der Art auf den Flächen zu überprüfen. In Verbindung mit zuvor angelegten Ersatzhabitaten im räumlich-funktionalen Zusammenhang (Maßnahme A 30CEF) können die etwaige Individuen der Zauneidechse vor Beginn der Baufeldfreiräumung aus den betroffenen Bereichen vergrämt bzw. umgesetzt werden. (siehe LBP-Maßnahmenverzeichnis Unterlage 12.0e, Anhang Be und LBP-Maßnahmenpläne Unterlage 12.2, Blatt 2e)

Die vorgenannten Maßnahmen S28 und S29 treffen nur auf die E-Trasse zu. Bei allen anderen Varianten sind diese nicht erforderlich.

Da es machbare Alternativen gibt, fordern wir den Bau einer umweltverträglicheren Variante.

- 4.1** *Es wird im Artenschutzbeitrag behauptet, dass der Uhu im Baugebiet nicht vorkommt, nur im Steinbruch Drackenstein. Es ist aber ein Brutnachweis im Felsen unterhalb Ober-drackenstein vorhanden, genau oberhalb der geplanten Gostalbrücke bzw. Nordportal des Tunnel Drackensteins.*
- 4.2** *Gartenrotschwanz, Gebirgsstelze und Halsbandschnäpper werden nicht erwähnt, obwohl diese Arten im Gostal vorkommen.*
- 4.3** *Wasseramsel ist Brutvogel im Gostal, nicht nur Nahrungsgast.*
- 4.4** *Die Graureiher Kolonie oberhalb von Gosbach (in der Nähe des geplanten Hochbehälters am Tunnel Himmelsschleife) wird nicht erwähnt.*
- 4.5** *Rotmilan: wir halten es für sehr wahrscheinlich, dass mehr als nur 1 BP im Gebiet vorhanden ist.*
- 4.6** *Es bestehen weitere gravierende Mängel im Artenschutzbeitrag bei der Abarbeitung artenschutzrechtlicher Belange. Einige Arten wurden übersehen bzw. ignoriert. Vorgesehene artenschutzrechtliche Minimierungs- und Ersatzmaßnahmen (FCS / CEF – Maßnahmen) entsprechen keinem fachlichen Standard. (dazu beigelegt: 2. Stellungnahme zur Abarbeitung artenschutzrechtlicher Belange, konkret: weitere gravierende fachliche Mängel im Artenschutzbeitrag, von Diplom Biologe Stefan Böhm 25.03. 2021)*

Die Gutachten sind immer noch mangelhaft.

Da es machbare Alternativen gibt, fordern wir den Bau einer umweltverträglicheren Variante.

5. Biotop

Biotop, besondere und geschützte Pflanzen und Pflanzengemeinschaften wurden nicht genügend untersucht.

Nicht oder höchst ungenügend wurden Vorkommen von wirbellosen Tieren untersucht. In Deutschland sind laut Bundesamt für Naturschutz (BfN) mehr als ein Viertel der neu bewerteten Insektenarten in ihrem Bestand gefährdet und ihr Vorkommen nimmt rapide ab. Es ist davon auszugehen, dass gerade in den vielfältigen Naturbereichen des durch die Auswirkungen der E-Trasse betroffenen Gebietes geeignete Habitate und dadurch Vorkommen von geschützten wirbellosen Tieren vorhanden sind.

Eine umfassende Untersuchung des Makrozoobenthos der Gos und deren Zuläufe, eine umfassende Untersuchung aller betroffenen Gebiete und deren Austauschfunktionen in Bezug auf wirbellöse Tiere und auf Pflanzen wird gefordert.

6. Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)

6.1 8.1.4 Auswirkungen auf den chemischen und mengenmäßigen Zustand der GWK "Schwäbische Alb" und "Albvorland"

Da im Plan-Zustand weniger Chlorid und Schwermetalle als bisher ins Grundwasser gelangen können, **verringert sich die Schadstoffbelastung des Grundwassers in den Wasserschutzgebieten "Krähensteigquelle" – Bad Ditzenbach/Gosbach" und "Lautern, ZV Wasserversorgung Ulmer Alb" deutlich.**

Die E-Trasse ist jedoch die einzige Trasse, die weiterhin Schadstoffe im Bereich der Krähensteigquelle- Bad Ditzenbach/Gosbach einleiten wird.

Da es machbare Alternativen gibt, die keine Schadstoffe ins Wasserschutzgebiet "Krähensteigquelle – Bad Ditzenbach/Gosbach" einleiten, fordern wir den Bau einer umweltverträglicheren Variante.

6.2 8.2.1 Auswirkungen auf den ökologischen Zustand des FWK 41-09

Vor Auffüllung der Amtalklinge wird ein neues Gerinne angelegt, das die Funktion des derzeitigen Gerinnes als **Vorfluter** vollständig übernehmen wird. Die **Maßnahme S11** (siehe Unterlage 12.0e, Anhang Bc der 4. Planänderung) sieht vor, dass seitlich der Dammschüttung ein ca. 120 m langes Gerinne als neues Gewässerbett angelegt wird. Ins Gosbachtal hinunter wird es aufgrund des großen Gefälles als Kaskade gestaltet. Das Gerinne wird bei ca. km 13+800 an die Gos angeschlossen.

Das neu angelegte Gerinne von der Amtalklinge ist ein Eingriff ins FFH-Gebiet.

Wir fordern die Unterlagen dahingehend zu ergänzen.

7. Schalltechnische Untersuchung

- 7.1 *Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg können die in der 16. BImSchV festgelegten Grenzwerte als Orientierungshilfe dienen. Dabei wird der gesetzgeberischen Wertung Rechnung getragen, dass bei Einhaltung der entsprechenden Grenzwerte der 16. BImSchV (z.B. 64 / 54 dB(A) tags / nachts für Dorf- und Mischgebiete) für den Regelfall gewährleistet ist, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gewahrt sind.*
- Die WHO hat 2018 neue „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“ veröffentlicht. Diese empfehlen die durchschnittliche Lärmbelastung, durch Straßenverkehr auf weniger als 53 Dezibel (dB) tagsüber zu verringern, weil Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist.*
- Für die nächtliche Lärmbelastung empfiehlt die WHO, den durch Straßenverkehr bedingten Lärmpegel auf weniger als 45 dB zu verringern, weil nächtlicher Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit Beeinträchtigungen des Schlafes verbunden ist.*

Diese Werte werden bei den Berechnungen an vielen Stellen weit überschritten. Wir fordern die Untersuchung und nachvollziehbare Darstellung aller abwägungsrelevanten Lärmbelastungen auch unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte sowie Einhaltung der Empfehlungen der WHO und entsprechende Schallschutzmaßnahmen für die Betroffenen.

- 7.2 *Des Weiteren wird auf die Stellungnahme der Gemeinde Drackenstein zur schalltechnischen Untersuchung und die Forderungen aus der Stellungnahme verwiesen.*

- 7.3** *Die Auswirkung (z. B. Reflexionen) durch die vorgesehenen ca. 4 Meter hohen Vogelschutzwände der Gostalbrücke auf die Lärmemissionen sind in der schalltechnischen Untersuchung nicht berücksichtigt.*
- 7.4** *Die sich gegenseitig verstärkenden Schallemissionen der Windkraftanlagen bei Oberdrackenstein und des zu erwartenden Verkehrslärmes der E-Trasse auf der Albhochfläche sind nicht bewertet. Beide Lärmquellen befinden sich in Ortsnähe.*

Eine lückenlose Aufklärung dieser Kritikpunkte und eine vollumfängliche, korrekte Darstellung dieser offenen Fragen ist zwingend erforderlich.

8 Baustellen Einrichtungsplan für E-Trasse

- 8.1** *Die Größe der Baustelleneinrichtungsflächen ist in den Unterlagen nicht begründet. Die Nutzung der Flächen ist nicht bezeichnet. Es ist zu erwarten, dass der Flächenverbrauch für eine solche Großbaustelle unterdimensioniert ist und einer bauzeitlichen Erweiterung bedarf. Die ausgewiesene Fläche liegt zu einem großen Teil in dem naturgeformten (eventuell aus Kalksinterterrassen, dies ist nicht untersucht) Landschaftsbereich der Talau des Gostals.*
- 8.2** *Baustelleneinrichtungsflächen liegen in unmittelbarer Nachbarschaft zum FFH-Gebiet der Gos. Die durch den unterschiedlichen Baustellenbetrieb zu erwartende Emissionsauswirkungen schädigen die Qualität des Biotops. Der jetzige Zustand weist eine hohe Qualität des Wassers mit reichhaltigem Makrozoobenthos und empfindlichen besonderen Pflanzen (u.a. Moose) auf. Auch ruheliebende Tiere verlieren ihren Lebensraum.*
- 8.3** *Die baustellenbedingten negativen Einwirkungen werden verstärkt, da auf der anderen Seite des schmalen FFH Gebietes die Verbindungsstraße von Gosbach nach Drackenstein verläuft, die zwangsläufig auch als stark frequentierte Zufahrtsstraße zu den Baustellen genutzt werden würde. In den vielen Jahren der Bauzeit entsteht eine doppelte Zerschneidung eines naturnahen Raumes.*
- 8.4** *Eine weitere massive Verschlechterung findet durch die geplante Verschiebung der Verbindungsstrasse um sieben Meter Richtung FFH Gebiet statt. (Dies ist wegen des Brückenfundamentes notwendig). Dadurch wird der verletzliche Korridor noch schmaler. Dabei ist zu beachten, dass die Straße auf einem etwas höheren Niveau verläuft und einer Stützmauer oder starken Böschung bedarf, in unmittelbarer Angrenzung zum FFH Bereich.*
- 8.5** *Gerüstbauten müssten am Brückenfuß in geringer Höhe über den FFH Bereich gebaut werden. Auch der Bau des Brückenbeginns selbst (Betonierarbeiten etc.) würden hier stattfinden. Hier sind negative Eingriffe in dieses Gebiet sicher zu erwarten und können keinesfalls ausgeschlossen werden.*
- 8.6** *Es wird bemängelt, dass die Baustelleneinrichtungsflächen nicht genau lokalisierbar und nur pauschal und undifferenziert im Plan dargestellt sind. Es fehlt ein grafischer Maßstab.*

Diese Punkte müssen nachgearbeitet und neu bewertet werden. Wir fordern den Bau einer umweltverträglicheren Variante und nicht die im Planfeststellungsverfahren vorgeschlagene E-Trasse.

Anmerkung:

Die bereits 2018 vorgebrachten Einwendungen in schriftlicher und im Erörterungstermin am 26.09.2019 in mündlicher Form bleiben vollumfänglich bestehen.

Trotz mehrfacher Nachfrage liegt der Bürgerinitiative A8 Drackensteiner Hang e.V. bis zum heutigen Tag kein Protokoll des Erörterungstermins von 26.09.2019 vor.

Anhang:

2. Stellungnahme zur Abarbeitung artenschutzrechtlicher Belange, konkret: weitere gravierende fachliche Mängel im Artenschutzbeitrag, von Diplom Biologe Stefan Böhm 25.03.2021