

.....  
(Name)

Niefern, den .....

.....  
(Straße)

75223 Niefern-Öschelbronn

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

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

## **24-0513.2 (A75b/A8)**

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

Betroffenes Anwesen .....  
(Gebäude bzw. Flst. Nr.)

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen die Planung erheben wir / erhebe ich folgende Einwendungen:

1. Die Lärmbeschallung für die Wohnbebauung wird durch die Anhebung der Gradienten zwischen der Raststätte und der K 4500 erhöht. Die Anhebung der Gradienten ist bautechnisch nicht erforderlich und kann durch andere geeignete Maßnahmen vermieden werden. Hierdurch lässt sich die gesamte Bebauung von Niefern und auch von Öschelbronn besser gegen Lärmeinwirkungen schützen.
2. Die Gradienten lässt sich im Bereich zwischen dem Beginn der Baustrecke (von Wurmberg) bis zur B10 auf bis zu 4,5% Längsneigung absenken. Der Geländeeinschnitt bei der bestehenden Tank- und Rastanlage beträgt dann ca. 13,5 m. Die Realisierung eines solchen Einschnitts ist aus technischer Sicht und auch im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Hydrogeologie möglich.

Notwendig ist es hierfür die Tank- und Rastanlage zumindest in Teilbereichen umzubauen. Für den Umbau und die Erweiterung der Tank- und Rastanlage steht absehbar und hinreichend konkret ein Planfeststellungsverfahren an. Auslöser für die geplante Erweiterung der Tank- und Rastanlage ist das Bedürfnis zur Schaffung weiterer LKW-Stellplätze als Maßnahme des Bundes. Die Realisierung des Ausbaus der A8 und der Erweiterung der Tank- und Rastanlage stehen somit in engem sachlichem, zeitlichem und räumlichem Zusammenhang. Es ist daher erforderlich, dass die Auswirkungen des Ausbaus beider Maßnahmen einheitlich und gesamtheitlich betrachtet und bewertet werden. Dies ist bisweilen nicht der Fall. Für eine gesamtheitliche Betrachtung der Auswirkungen beider Verfahren ist die Durchführung eines einheitlichen Planfeststellungsverfahrens für beide Maßnahmen erforderlich. Nur so ist es möglich, dass die Planfeststellungsbehörde eine Entscheidung über die Trassierung der A8 in diesem Ausbauabschnitt ergebnisoffen und sachgerecht treffen kann.

3. Die Verkehrszahlen für die Berechnung der Verkehrsbelastung und des Schadstoffausstoßes basieren auf einer Schätzung für das Jahr 2025. Die für das Planfeststellungsverfahren angenommenen Verkehrszahlen sind zu niedrig. Die Prognose ist zudem in weiten Teilen nicht substantiiert nachvollziehbar. Die Zunahme des Verkehrs fällt in den nächsten Jahren stärker aus als in den Unterlagen für die Planfeststellung dargestellt. Die zukünftigen Verkehrszahlen müssen auf einer sachgerecht anzunehmenden Basis von der Planungsbehörde neu ermittelt und in die Berechnungen eingebracht werden. Bei der Berechnung der Verkehrszahlen lässt das Regierungspräsidium die vom Land Baden-Württemberg im Dezember 2009 gefertigte Straßenverkehrsprognose 2025 völlig außer Acht. Dies ist willkürlich. Die in der Untersuchung des Landes prognostizierte Verkehrszunahme wird deutlich stärker ausfallen als die Verkehrszahlen, die das Regierungspräsidium der Planung zugrunde gelegt hat. In der Untersuchung heißt es bei der Darstellung des Ergebnisses: *„Die Verkehrsmengen in der Nacht steigen stärker an als am Gesamttag, insbesondere der Schwerverkehr wird auf Autobahnen mit +69% gegenüber der Analyse in der Nacht deutlich zunehmen und für die Planung zukünftig noch relevanter sein.“* Die sich aus höheren Verkehrszahlen ergebenden Belastungen sind bei der Planung und beim Schallschutz zu berücksichtigen. Hierbei muss insbesondere der Schwerverkehrsanteil sachgerecht berücksichtigt werden.

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

4. Bei der Verwendung von offenporigem Asphalt als Maßnahme des aktiven Lärmschutzes hat die Planungsbehörde durch Maßnahmen der Qualitäts- und Rechtssicherung verbindlich im Planfeststellungsbeschluss sicherzustellen, dass die rechnerisch angenommene Lärmreduzierung auf Dauer sichergestellt wird.
5. Zur Verbesserung des Schallschutzes ist zwischen der Querung der K4500 (mit der A8) und der Tank- und Rastanlage ein Lärm- und Sichtschutzwall zu planen und zu realisieren, der eine direkte Sichtbeziehung der Wohnbebauung in Öschelbronn und in Niefern auf die Autobahn verhindert. Ein solcher mit Buschwerk bepflanzter Wall hat auch erhebliche positive Auswirkungen im Hinblick auf die Abgas- und Staubemissionen der Autobahn in Richtung Wohnbebauung. Ein solcher Lärm- und Sichtschutzwall kann kostenneutral realisiert werden. Überschüssiger Erdaushub aus dem Bereich des Ausbaus der Autobahn kann dort untergebracht werden. Es ist auch möglich, einen solchen Wall als Ausgleichsmaßnahme heranzuziehen.
6. Im Bereich der B10-Brücke sind die Autobahn sowie die Ein- und Ausfahrt ebenfalls mit Schallschutzwänden zu versehen. Die Kosten für diese Maßnahmen sind bezogen auf die gesamten Ausbaurkosten relativ gering. Auch kleine Verbesserungen des Lärmschutzes sind für die Bebauung in Niefern wichtig.

Mit freundlichem Gruß

.....  
(Unterschrift)