

.....
(Name)

....., den
(Ort)

.....
(Straße)

.....
(Ort)

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 für den Schutz von Eutingen und für Niefern-Vorort geplante Einhausung ist mit einer geplanten Länge von ca. 380 m zu kurz. Die Einhausung muss bis zur Enzbrücke verlängert werden, um einen optimalen Lärmschutz für Niefern-Vorort und Eutingen zu gewährleisten. Die zulässigen Lärmgrenzwerte sind im Bereich von Niefern-Vorort und von Eutingen um bis zu 6-7 dB(A) überschritten. Durch eine Verlängerung der Einhausung ist in diesem Bereich eine deutliche Lärmreduzierung zu erreichen. Die Verlängerung der Einhausung und die damit verbundenen höheren Baukosten sind aufgrund der erreichbaren nachhaltigen Verbesserungen der Lebensverhältnisse gerechtfertigt. Das vorgesehene Konzept aus Einhausung, Steil- und Schallschutzwänden verschlechtert die Besonnungs- und Lichtverhältnisse im Bereich der bestehenden Bebauung in unzumutbarer Art und Weise. Schallschutzwandsysteme mit einer Höhe von bis zu 18,5 m neben einer bestehenden Bebauung sind nicht zumutbar. Bestehende Sichtbeziehungen sind künftig nicht mehr möglich.
 - a) Auf Basis der vom Regierungspräsidium gefertigten und offen gelegten Unterlagen und Gutachten ist es bisweilen nicht möglich, eine sachgerechte und rechtsstaatlichen Anforderungen genügende ergebnisoffene Abwägung zwischen den höheren Baukosten für die Verlängerung der Einhausung, dem Rechtsanspruch der Anwohner auf einen ausreichenden aktiven Lärmschutz und den Verbesserungen für Natur- und Umwelt durch eine verlängerte Einhausung vorzunehmen. Die vorgelegten Gutachten nehmen nur pauschale verbal-argumentative Schlussfolgerungen vor ohne diese hinreichend substantiiert zu belegen. Gutachten haben jedoch neben den Anforderungen an ihre Lesbarkeit und allgemeinen Verständlichkeit, auch nachvollziehbar und nachprüfbar zu sein. Dies setzt voraus, dass die Gutachten nach zeitgemäßen Methoden gefertigt sind, die objektive und nachvollziehbare Schlussfolgerungen zulassen. Zeitgemäße, solche komplexen Sachverhalte objektivierende Bewertungsmethoden und Bewertungsmaßstäbe bietet insbesondere die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LfU BW) an.
 - b) Den vorgelegten Unterlagen fehlt es an einer detaillierten Gegenüberstellung der schalltechnischen Auswirkung der Verlängerung der Einhausung bis zur Enz gegenüber der ausgelegten Variante mit einer Länge von 380 m. Ohne die Vorlage einer solchen Unterlage ist es weder der Planfeststellungsbehörde noch einem Dritten möglich, die Behauptung in den

Planungsunterlagen objektiv nachzuvollziehen, die Kosten für die Verlängerung der Einhausung stünden im Missverhältnis zu deren positiven Auswirkungen im Hinblick auf Natur und Mensch.

2. Mit der Planung der A8 soll auch der Ausbau der Bundesstraße B10 erfolgen. Die Realisierung der beiden Maßnahmen steht in engem sachlichem, zeitlichem und räumlichem Zusammenhang. Es ist daher erforderlich, dass die Auswirkungen des Ausbaus beider Fernstraßen einheitlich und gesamtheitlich betrachtet und bewertet werden. Dies ist bisweilen nicht der Fall. Für beide Verfahren ist ein einheitliches Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Wie beim Ausbau der B10 verhält es sich auch mit der Tank- und Rastanlage Pforzheim. Der Umbau bzw. die Erweiterung der Raststätte ist hinreichend konkret. Diese wird in den vorliegenden Planunterlagen als Fixpunkt betrachtet. Die Trassierung vom Enztal in Richtung Tank- und Rastanlage erfolgt mit 5,75 %. Im Zuge der Planung ist auch die Trassierung dieser Steigung ergebnisoffen zu prüfen. Ein Abflachen dieses Anstiegs hat positive Auswirkungen hinsichtlich der ausströmenden Schallemissionen nach Eutingen und Niefern-Vorort.

3. 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 Ausbaukosten relativ gering. Auch kleine Verbesserungen des Lärmschutzes sind für die Bebauung in Niefern-Vorort und in Eutingen wichtig.
4. Die Gradienten der Fahrbahn lässt sich ohne großen Aufwand auch im Bereich von Niefern-Vorort und Eutingen auf eine Längsneigung von unter 5% absenken. Die Lärmbeschallung und die Beeinträchtigung durch sonstige Emissionen aus dem Verkehr werden durch die Anhebung der Gradientenneigung auf der Nordseite des Ausbauabschnittes auf 5,75 % für die Wohnbebauung in unnötiger Art und Weise erhöht. Die Anhebung der Gradienten wurde im alten Entwurf (Anhörung 2010) für ein Regenrückhaltebecken vorgenommen, welches nunmehr entbehrlich ist. Die Trasse kann nunmehr auf eine Längsneigung von max. 5 % abgesenkt werden. Neben der Erhöhung der Emissionen wird durch eine steilere Trassenführung volkswirtschaftlicher Schaden verursacht, der vermieden werden kann.
5. 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.

6. 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.

Mit freundlichem Gruß

.....
(Unterschrift)