

- Teilen
- Drucken
- Als PDF speichern

[Zurück zur Übersicht](#)
[Pressemitteilung](#)

A 8 Alaufstieg: Stand der Planung des sechsstreifigen Neubaus

14.12.2020

Virtuelles Informationsgespräch mit Parlamentarischem Staatssekretär Steffen Bilger MdB, Verkehrsminister Winfried Hermann MdL und Regierungspräsident Wolfgang Reimer / Land übergibt Projekt an Autobahn GmbH des Bundes

Der Alaufstieg der A 8 gehört zu den ältesten Autobahnstrecken Deutschlands. Er ist Bestandteil der wichtigen Ost-West-Verbindung nördlich der Alpen und wichtige transeuropäische Achse. Bei einem virtuellen Informationsgespräch mit dem Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Steffen Bilger MdB, Verkehrsminister Winfried Hermann MdL und Regierungspräsident Wolfgang Reimer, an dem auch Christine Baur-Fewson, Leiterin der Niederlassung Südwest der Autobahn GmbH des Bundes, teilnahm, informierte das Land über den Stand der Planungen zum sechsstreifigen Neubau des Alaufstiegs zwischen Mühlhausen und Hohenstadt im Zuge der A 8. Verkehrsminister Winfried Hermann und Regierungspräsident Wolfgang Reimer übergaben außerdem das Projekt an die Autobahn GmbH des Bundes, die zum 1. Januar 2021 die Verantwortung für Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung der Autobahnen von den Bundesländern übernimmt.

Staatssekretär Steffen Bilger MdB dankte dem Land Baden-Württemberg für die Ausarbeitung von Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie für die wichtigen Vorarbeiten, die geleistet wurden. „Durch die sehr gute Vorarbeit des Landes, an die die Autobahn GmbH nahtlos anknüpfen wird, können wir den Neubau des Alaufstiegs direkt in Angriff nehmen.“

Verkehrsminister Winfried Hermann MdL erklärte: „Der Alaufstieg ist das größte und wichtigste Autobahnprojekt in Baden-Württemberg. Es bringt vor allem mehr Sicherheit und weniger Staus. Eine gefährliche und vor allem im Winter unfallträchtige Passage wird durch neue Brücken und Tunnel beseitigt.“

Durch Einwendungen und Stellungnahmen aus der Planauslage 2018 und des Erörterungstermins 2019 haben sich Änderungen und Ergänzungen ergeben, die berücksichtigt werden müssen. Damit wird eine umfangreiche Überarbeitung zahlreicher Planunterlagen für den Alaufstieg erforderlich. Auch wenn die erneute Auslage der geänderten Pläne notwendig ist, wird zeitnah mit bauvorbereitenden Maßnahmen begonnen. Der Planfeststellungsbeschluss soll im Herbst 2021 ergehen.

Regierungspräsident Wolfgang Reimer erklärte, dass insbesondere die Planung der zeitintensiven Bauwerke (Talbrücken und Tunnel) weit fortgeschritten sei. Es wurden umfangreiche geotechnische Untersuchungen durchgeführt, die eine wichtige Grundlage für die Bauwerksentwürfe und die Ausführungsplanung darstellen. „Die Bauwerksentwürfe für die Tunnel einschließlich ihrer Ausstattung sind fertig und bereits dem Bund zur Genehmigung vorgelegt worden.“ Derzeit würden im Regierungspräsidium Stuttgart noch die Entwürfe für die Talbrücken bearbeitet und die Ausführungsplanung bereits soweit vorbereitet, dass die Zeit zwischen dem noch zu erlassenden Planfeststellungsbeschluss und Baubeginn so weit wie möglich reduziert werden könne.

Für das FFH-Gebiet „Filsalb“ liegen zwischenzeitlich mit der FFH-Verordnung und dem Managementplan Unterlagen vor, die

in den umweltfachlichen Untersuchungen für den Alaufstieg Berücksichtigung finden müssen. Außerdem wurden bereits erste vorgezogene artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt, was ebenfalls zu einem planmäßigen Baubeginn beitrage. Mit vorläufiger Anordnung vom Mai 2019 konnten bereits Vorkommen der streng geschützten Haselmaus im Filstal in Ersatzhabitats umgesiedelt werden.

„Mit den Gemeinden entlang des Alaufstiegs sind wir in engem Austausch. Wir haben ihre Anliegen ernst genommen“, so Reimer. Angesichts dessen sind folgende Punkte in der Planung aufgegriffen worden:

- *Verzicht auf Teilentsiegelung/ -rekultivierung der bisherigen Abstiegstrasse am Drackensteiner Hang*
Damit wird dem Wunsch der Kommunen auf Nutzung des alten Abstiegs als Radweg (Baulast des Landes) und des Landesdenkmalamts nach weitgehendem Erhalt des geschützten Ensembles Rechnung getragen. Als Ersatz für die entfallende Ausgleichsmaßnahme dient der Rückbau des nicht mehr benötigten Seitenstreifens der Richtungsfahrbahn München auf der Albhochfläche.
- *Änderung der Vortriebsrichtung für den Tunnel Drackenstein*
Der Tunnel soll nun von der Albhochfläche aufgeföhren werden. Damit werden der Eingriff in die Natur und insbesondere baubedingte Beeinträchtigungen im Gosbachtal reduziert.
- *Optimierung der Konstruktion für die Gosbachtalbrücke*
Die geringfügige Vergrößerung der Bogenspannweite und die Schrägstellung der Pfeiler erlauben eine stützenfreie Überbrückung der steilen, rutschgefährdeten Talflanken. Der Eingriff in die Talflanken wird hierdurch minimiert.
- *Geänderte Führung des provisorischen Radwegs Gosbach - Mühlhausen*
Auf Anregung der Gemeinde Bad Ditzenbach wird die neue Radweganbindung von der ehemaligen Bahntrasse zum neuen Gewerbegebiet „Im Brühl“ genutzt. Im weiteren Verlauf wird der provisorische Radweg vollständig entlang der B 466 geführt.
- *Neuer Hochbehälter bei Gosbach für die Löschwasserversorgung des Tunnels Himmelsschleife*
Der geplante Hochbehälter oberhalb der bestehenden Abstiegstrasse dient auch der Versorgung des Ortsteils Gosbach, da während des Baus des Tunnels Drackenstein die Krähensteigquelle nicht für die Trinkwasserversorgung genutzt werden kann.

Nach der Übergabe an die Autobahn GmbH des Bundes stehen folgende Maßnahmen an:

Zeitnah beginnen kann der Ersatzneubau der Brücke im Zuge der Aufstiegstrasse über die B 466 bei Mühlhausen. Diese muss im Vorgriff auf das Ausbauprojekt „neuer Alaufstieg“ erneuert werden. Die Ausschreibungsunterlagen werden bis Januar 2021 fertiggestellt. Die rechtlichen Voraussetzungen für die Durchführung der Baumaßnahme liegen vor. Somit kann die Autobahn GmbH ab 2021 die Ausschreibung und bauliche Umsetzung vornehmen. Die Bauzeit beträgt etwa ein Jahr.

Im Frühjahr 2021 startet die Umsetzung weiterer vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen im Bereich der Amtalklinge und des Nordportals des Tunnels Drackenstein. Auch in diesem Bereich geht es um die Umsiedlung streng geschützter Haselmäuse, für die angrenzende Waldflächen derzeit als Ersatzhabitats vorbereitet werden.

Für 2022 sind bereits folgende Maßnahmen in Planung:

- *Ersatzneubau der Brücken im Zuge der Aufstiegstrasse bei Mühlhausen: Brücken über die Rampe an der Anschlussstelle Mühlhausen, über den Geh- und Radweg, die alte Bahntrasse, über den Hohlbach und über die Fils*
Es liegen genehmigte Bauwerksentwürfe vor. Der Baubeginn für diese Erhaltungsmaßnahme ist ab 2022 möglich. Die Bauzeit beträgt etwa zwei Jahre.
- *Bau der Entwässerungsleitung im Gosbachtal und des Regenklärbeckens und Regenrückhaltebeckens „Fils“ ab 2022/23*
Der Bau dieser Anlagen einschließlich der Zuleitung aus dem Gosbachtal ist bis Ende 2023 vorgesehen und ist eine wichtige Voraussetzung für den Beginn der Tunnelbauarbeiten. Die Bauzeit beträgt etwa neun Monate.
- *Bau des neuen Wasserhochbehälters bei Gosbach ab 2022/23*
- Der Bau ist ebenfalls bis Ende 2023 vorgesehen. Die Bauzeit beträgt etwa ein Jahr.
- *Bau der neuen Radweganbindung an das Gewerbegebiet „Im Brühl“ bei Gosbach und des provisorischen Radwegs entlang der B 466 ab 2022/23*
- Der Radweg zum Gewerbegebiet kann 2022 gebaut werden, der provisorische Weg wird Ende 2023 vor Beginn der Hauptbaumaßnahme errichtet. Die Bauzeit beträgt jeweils etwa drei Monate.

Minister Winfried Hermann erklärte: „Das Land übergibt ein engagiert vorbereitetes und weit geplantes Projekt an den Bund. Bis zum Planfeststellungsbeschluss werden wir es noch weiter begleiten.“ Regierungspräsident Wolfgang Reimer ergänzte: „Die Zuständigkeit für das Planfeststellungsverfahren verbleibt beim Regierungspräsidium Stuttgart.“

Staatssekretär Steffen Bilger betonte: „Mit der Erweiterung von vier auf sechs Spuren beseitigen wir das letzte Nadelöhr

auf der A 8. Die Kosten für dieses Mammutprojekt von etwa 600 Millionen trägt der Bund. Mit dem Start der Autobahngesellschaft am 1. Januar 2021 ist sichergestellt, dass dieses wichtige Projekt engagiert und kompetent weiter vorangetrieben wird.“ Christine Baur-Fewson, Leiterin der Niederlassung Südwest der Autobahn GmbH des Bundes, ergänzte: „Ein funktionierendes Autobahnnetz ist für den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg unerlässlich. Wir werden die Arbeit mit Hochdruck weiterführen. Die zuständigen Kolleginnen und Kollegen des Regierungspräsidiums Stuttgart wechseln zur Autobahn GmbH, sodass das Projekt weiterhin in guten Händen ist.“

Hintergrundinformationen:

Die A 8 gehört im Bereich des Alaufstiegs zu den ältesten Autobahnstrecken Deutschlands. Die Alabstiegstrasse wurde 1937, die Alaufstiegstrasse 1957 mit jeweils zwei Fahrstreifen fertig gestellt. Seit dem Bau wurden außer der Substanzerhaltung keine nennenswerten Um- und Ausbauten vorgenommen. Insgesamt genügt die A 8 mit ihren großen Steigungen und dem großen Gefälle, den engen Kurven sowie den lediglich zweistreifigen Fahrbahnen ohne Standstreifen nicht mehr den Anforderungen, die heutzutage an eine Autobahn hinsichtlich Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit gestellt werden.

Weitere Informationen sind auf der RPS-Internetseite abrufbar.

Kategorie:

Abteilung 4 Regierungspräsident Straßenbau