



zur Beschlussfassung

**- Öffentliche Sitzung -**

---

## Zu Tagesordnungspunkt 3

# Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der A 8 Mühlhausen – Hohenstadt (Albaufstieg)

## I. Sachvortrag

### Veranlassung und Stand der Beratungen

Das Planfeststellungsverfahren für den Albaufstieg wurde im Jahr 2004 eingeleitet. In diesem Jahr wurde eine erste Anhörung der Träger öffentlicher Belange zu einer Genehmigungsplanung durchgeführt. Im Jahr 2005 wurde eine Planänderung mit einigen Optimierungen vorgelegt. Auf Wunsch des Bundes wurde das Planfeststellungsverfahren im Jahr 2006 bis zur Entscheidung über die Finanzierung der Maßnahme ausgesetzt. Zur Finanzierung wurde zu dieser Zeit wegen der hohen Kosten vonseiten des Bundes das sogenannte F-Modell angestrebt, bei dem ein privater Betreiber einen Abschnitt einer Bundesfernstraße baut, betreibt, erhält und finanziert und zur Refinanzierung von den Nutzern eine Maut erhebt (im Falle des Albaufstiegs war eine Mautstation auf der Albhochfläche vorgesehen).

Im Jahr 2014 hat der Bund das Land darum gebeten, die Planungen auf Grundlage einer mautfreien Variante wiederaufzunehmen. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat die Planunterlagen aktualisiert und an das derzeit gültige Regelwerk angepasst. Mit der nun vorliegenden 2. Planänderung soll das Planfeststellungsverfahren fortgesetzt werden. Zu dieser Planänderung wurde die Region Stuttgart als Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme bis zum 24. September 2018 gebeten.

Der Planungsausschuss hat sich mit allen Verfahrensschritten eingehend befasst und in der Sitzung am 20.11.2004 (vgl. **Vorlage 36/2004**) eine zustimmende Stellungnahme zum damaligen Genehmigungsentwurf beschlossen. Zur 1. Planänderung wurde als Stellungnahme beschlossen, dass die Region von den enthaltenen Änderungen nicht betroffen ist (s. Vorlage **132/2005**).

### Maßnahmenbeschreibung – Wesentliche Änderungen der 2. Planänderung

Aufgrund der seither eingetretenen Veränderungen bei den gesetzlichen Vorgaben und im Regelwerk sowie infolge der Entscheidung des Bundes auf Verzicht einer Finanzierung nach dem F-Modell hat die Straßenbauverwaltung ihre Pläne in mehreren Punkten modifiziert und optimiert. Die aus regionalplanerischer Sicht wesentlichen Änderungen sind:

#### Straßenplanung

- Lage und Höhe der Trasse sowie die Querschnittsgestaltung bleiben trotz neuer Straßenbaurichtlinien unverändert.
- Auf der Albhochfläche entfällt die Mautstation.

- Obwohl der heutige Alaufstieg nicht mehr als mautfreie Umfahrung benötigt wird, bleibt er als leistungsfähige, direkte und ortsdurchfahrtsfreie Umleitung für die A 8 und regionale Erschließung erhalten. Die zu erwartende Verkehrsbelastung reduziert sich deutlich, so dass die Planungen der Anschlussstellen entsprechend angepasst wurden (z. B. Anpassung der Rampen-Querschnitte, Entfall von Bypässen und Reduzierung des Kreisverkehrs-Durchmessers am Kreisverkehr an der Anschlussstelle Mühlhausen sowie Bündelung der Kreisstraßen an die A 8 im Bereich der früher geplanten Mautstation zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme).

#### Entwässerung

- Durch den Wegfall der Mautstation entfällt eine große abflusswirksame Fläche. Daher wird für das Regenrückhaltebecken „Triangel“ (ehemals „Mautstation“) ein kleineres Volumen vorgesehen. Zudem wird das Becken verschoben, um die Fläche zwischen Kreisstraße und A 8 optimal zu nutzen und die Flächeninanspruchnahme zu verringern.

#### Talbrücken

- Infolge neuer Richtlinien und Änderungen im Naturschutz wurden einige Anpassungen bei den beiden Talbrücken Filstalbrücke und Gosbachtalbrücke ergriffen (u. a. Reduzierung der Anzahl der Felder von 13 auf 8 bei der Gosbachtalbrücke).

#### Tunnelbauwerke Himmelsschleife und Drackenstein

- Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen, wie z. B. Entfall der Bemautung, und neuer Richtlinien wurden beide Tunnelquerschnitte verändert. Statt des bisherigen Querschnitts RQ 36t ohne wird nun der Querschnitt RQ 36T mit Standstreifen gewählt. Dadurch erhöht sich die Fahrbahnbreite zwischen den Schrammborden von 11 m auf 13,50 m. Der neue Querschnitt ist wegen einer Überschreitung des in den Richtlinien empfohlenen Maximalwertes für die Längsneigung von 2,5 % (beide Tunnel haben eine Längsneigung von konstant 3,5 %, wobei eine flachere Trassierung erhebliche Kostensteigerungen zur Folge hätte) erforderlich und weist Vorteile hinsichtlich der Verkehrssicherheit und für den Betrieb auf (er ermöglicht eine 4+0-Verkehrsführung z. B. bei betriebsbedingten Vollsperrungen einer Fahrtrichtung und gewährleistet die Handlungsfähigkeit der Räum- und Streufahrzeuge bei Winterdienst sowie der Rettungsdienste bei Unfällen).

#### Landschaftsplanung

- Wesentliche Änderungen resultieren aus der Neufassung des Bundes-Naturschutzgesetzes (BNatSchG) im Abschnitt Besonderer Artenschutz.
- Zur Vermeidung der in § 44 Abs.1 BNatSchG aufgeführten Verbotstatbestände wurde das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept auf Belange des besonderen Artenschutzes ausgerichtet. Dies führt zur Änderung der Zielrichtung einzelner Maßnahmen sowie zum Zeitpunkt der Umsetzung. Artenschutzrechtlich begründete Ausgleichsmaßnahmen müssen vor Beginn des Eingriffs die angestrebte Funktion erfüllen.
- Die Aktualisierung der Erfassung der Biotoptypen erfolgte abweichend zur alten Unterlage nach dem aktuellen Biotopschlüssel für Baden-Württemberg, die Bewertung nach dem Bewertungssystem der LUBW. Infolgedessen wurde auch die Eingriffsbewertung angepasst, die Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich erfolgte für das Schutzgut Tiere und Pflanzen verbal-argumentativ.
- Infolge des Wegfalls der Mautstation und der höher gewichteten Kompensationsleistung der Entsiegelung und Rekultivierung versiegelter Flächen verringert sich der Bedarf an landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen.

- Die im Erläuterungsbericht zum LBP noch beinhalteten umfangreichen Aussagen zu potenziellen Natura 2000 Gebieten entfallen, da mit Meldung der Kulissen der Schutzgebiete und damit Verankerung im Schutzgebietssystem eine Identifizierung im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens hinfällig geworden ist.

#### Lärmschutz

- Durch den entfallenden Mautausweichverkehr ergeben sich im nachgeordneten Straßennetz, vor allem auf der ehemaligen Alaufstiegstraße, deutlich geringere Verkehrsmengen. In der Folge können im Bereich der südlichen Rampe der Anschlussstelle Mühlhausen und der neuen B 466 Teile des Lärmschutzes entfallen, da die Grenzwerte schon durch die Schutzmaßnahmen an der A 8 eingehalten werden können.
- Im Gegenzug ist die Verlängerung der Lärmschutzwand auf dem Lärmschutzwall entlang der A 8 in Richtung Gruibingen vorgesehen.

#### Umstufungskonzept zur künftigen Straßennetzgestaltung (s. **Anlage 1**)

- Die bisherige Alaufstiegstraße wird als regionale Erschließungsstraße und Umleitung für die A 8 zur L 1235 in der Baulast des Landes abgestuft. Deren Erschließungsfunktion wird durch die Verknüpfung mit der K 1433 südlich von Hohenstadt und eine Umgestaltung der bestehenden Betriebszufahrt am Westportal des Lämmerbuckeltunnels zur Verknüpfung mit der L 1236 und K 1431 unterstrichen.
- Der Alabstieg wird größtenteils zurückgebaut sowie als Wirtschafts- / Forstweg und als Rettungszufahrt zum Südportal des Tunnels Himmelschleife weiter genutzt. Zwischen der Anschlussstelle Mühlhausen und Gosbach dient die alte Abstiegstrasse künftig als neue B 466.
- Aufgrund der Abstufung der Alaufstiegstraße zur L 1235 verliert die L 1236 zwischen Wiesensteig und Lämmerbuckel ihre Funktion als Landesstraße und wird zur K 1431 in der Baulast des Kreises Göppingen abgestuft.
- Die Verlegung der B 466 zwischen der Anschlussstelle Mühlhausen und Gosbach bedingt, dass der bisherige Abschnitt der B 466 zur L 1217 abgestuft wird.
- Die einstige Zufahrtsrampe zur Anschlussstelle Mühlhausen ab der B 466 alt bzw. L 1217 wird zur L 1200 umgewidmet.

#### **Regionalplanerische Beurteilung**

Da die 2. Planänderung weder hinsichtlich der Variantenauswahl (zur regionalplanerischen Beurteilung der Varianten s. Vorlage 36/2004) noch bei der Trassenführung Änderungen beinhaltet, ergeben sich keine grundsätzlichen Veränderungen der regionalplanerischen Wertung. Die im November 2004 abgegebene Stellungnahme behält daher weitestgehend ihre Gültigkeit. Diese sollte allerdings aufgrund inzwischen eingetretener Entwicklungen aktualisiert werden (in dem im Jahr 2009 beschlossenen Regionalplan wird z. B. die Trasse des Alaufstiegs der A 8 durch ein Vorranggebiet gesichert; im neuen Regionalverkehrsplan ist der Ausbau der A 8 statt wie früher als Maßnahme der hohen nun als Vorhaben der höchsten Dringlichkeit eingestuft). Der nachfolgend unterbreitete Beschlussvorschlag berücksichtigt dies.

Im Hinblick auf den seit den bisherigen Stellungnahmen aus den Jahren 2004 und 2005 fortgeschriebenen Regionalplan ist zudem Folgendes festzuhalten:

- Der geplante Ausbau der A 8 liegt in den Regionalen Grünzügen 55 und 56 (Plansatz 3.1.1 (Z)). Diese enthalten bereits den Trassenneubau als Vorranggebiet zwischen Mühlhausen und Regionsgrenze. Daher stehen dem Vorhaben keine regionalplanerischen Ziele entgegen.

- Von dem Vorhaben ist weiterhin ein Vorbehaltsgebiet für Naturschutz und Landschaftspflege (Plansatz 3.2.1 (G)) sowie ein Vorbehaltsgebiet für Forstwirtschaft und Waldfunktionen (Plansatz 3.2.3 (G)) betroffen. Deren Belange sind in der Abwägung besonders zu berücksichtigen.

Der im Zuge der 2. Planänderung aktualisierte Landschaftspflegerische Begleitplan kommt unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungs-, Sicherungs- und Kompensationsmaßnahmen zu dem Schluss, dass für die Schutzgüter Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit, Pflanzen/Tiere und biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser und Landschaftsbild keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen verbleiben. Für die Schutzgüter Klima/Luft sowie Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter werden keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen erwartet. So bleiben die meisten der denkmalgeschützten Bauwerke des Alauf- und Alabastieges als wichtige Beispiele deutscher Ingenieurskunst erhalten.

Positiv hervorzuheben an der 2. Planänderung sind darüber hinaus die mit dem Verzicht auf die Mauterhebung erreichbaren verkehrlichen Wirkungen (stärkere Bündelung auf der hochleistungsfähigen A 8, Vermeidung von Mautausweichverkehren, Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes) und die damit verbundenen Verbesserungen z. B. hinsichtlich einer geringeren Flächeninanspruchnahme (Entfall der Mautstation, kleineres Regenrückhaltebecken, Entfall von Bypässen an Kreisverkehren, reduzierte Rampen-Querschnitte).

## **II. Beschlussvorschlag**

Der vorgesehene Ausbau der A 8 im Abschnitt Mühlhausen – Hohenstadt (Alaufstieg) steht mit den regionalplanerischen Vorstellungen zur Weiterentwicklung des Straßennetzes gemäß Plansatz 4.1.1.4 (V) des verbindlichen Regionalplans für die Region Stuttgart vom 22. Juli 2009 im Einklang. Die Trasse für diese Maßnahme ist gemäß Plansatz 4.1.1.7 (Z) des Regionalplans durch ein Vorranggebiet gesichert. Im Regionalplan für die Region Stuttgart ist der Ausbau der A 8 im Abschnitt Mühlhausen – Hohenstadt als Vorhaben der höchsten Dringlichkeit eingestuft. Das Ausbaivorhaben wird daher grundsätzlich befürwortet.

Wie bereits bei der Stellungnahme zur 1. Planänderung im Jahr 2005 mitgeteilt, setzt diese Zustimmung voraus, dass die im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Maßnahmen oder gleichwertige Alternativen in vollem Umfang zeitnah umgesetzt werden, um die Eingriffe in Naturhaushalt und Landschaft vollständig kompensieren zu können. Unter dieser Maßgabe kann eine Vereinbarkeit mit den regionalplanerischen Zielen erreicht werden.