

**Stellungnahme zur 5. Planänderung im
Verfahren zur Planfeststellung des Neu-
baus der BAB A 8 im Streckenabschnitt
Mühlhausen i.T.– Hohenstadt (Albaufstieg)**

Sachgebiet: Wasser

Die B.A.U GmbH ist seit langem für die BI-Dracki in o.g. Verfahren tätig. Über mehr als zwei Jahrzehnte, ist zwischenzeitlich das Stadium der 5. Planänderung erreicht. Nach dem Autobahnamt BW, dem Landesamt für Straßenwesen BW, dem Reg.-Präs. Stuttgart, ist nunmehr die Autobahn GmbH (hier kurz ABG) des Bundes, vertreten durch die Niederlassung Südwest, Antragstellerin.

Die B.A.U GmbH nimmt hiermit zu den Belangen des Einflusses der Planung, bzw. zur Umweltbelastung nach der Umsetzung der Planung, im Hinblick auf Oberflächen- und Grundwasser Stellung.

Planungsstand:

Basis der Stellungnahme ist die Unterlage 13.3 „Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie“ (WRRL), erstellt im Juni 2023. Sie ersetzt die bisherige Unterlage vom Juli 2021.

Die aktuelle Unterlage umfasst 180 Seiten. Innerhalb dieser Unterlage wird untersucht, ob der Bau und / oder Betrieb der geplanten E-Trasse zu nachteiligen Auswirkungen auf Grund- sowie Oberflächenwasser führen kann. Dies wird im Ergebnis verneint.

Folgende Oberflächengewässer müssen als betroffen angesehen werden (von Nordwest nach Südost):

- Schönbach (durch Bachverlegung)
- Hohlbach (durch bauliche Maßnahmen und RRB)
- Fils (durch dauerhafte Einleitungen und RRB)
- Amtalklinge (durch Überschüttung und neues Gerinne)

--- Gosbach (durch Baumaßnahmen und Flächenveränderungen)

Folgende Grundwasservorkommen können betroffen sein:

- Karstwasservorkommen über der Firste vom Tunnel Himmelsschleife
- Karstwasservorkommen unter der Sohle vom Tunnel Drackenstein
- Karstwasservorkommen unter der Albhochfläche (durch Versickerungen)

Durch den Bau des Tunnels Himmelsschleife (gegen Gefällrichtung) und die damit einhergehende Entnahme von Karstwasser, können Beeinträchtigungen der Quelfassungen Dürrentalquelle, Amtalquelle, Eselhauquelle, Quelle „Hinter der Kirche“ (teils bis zum Versiegen) auftreten. Abgeleitetes Wasser wird der Fils zugeführt.

Beim Bau des Tunnels Drackenstein (in Gefällrichtung) können erhebliche Wassermengen anfallen (z.B. 500 l/s). Diese müssen auf die Albhochfläche gepumpt und dort nach Aufenthalt in einer Abwasserreinigungsanlage versickert werden. Der Tunnel liegt insgesamt im Einzugsgebiet der Krähensteigquelle. Diese Trinkwasserquelle (Gemeinde Bad Ditzenbach) muss – zumindest - während der Bauzeit außer Betrieb genommen werden.

Zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Gosbachquelle erfolgen Schutzmaßnahmen.

Untersuchungsmangel:

Folgende Gegebenheiten werden in den Unterlagen nicht erwähnt:

1. Sowohl während der Bauzeit als auch im nachfolgenden Regelbetrieb ist erfahrungsgemäß von Unfällen – auch mit Gefahrguttransporten – auszugehen. Da hierauf auch die Einsatzpläne (und Rettungsübungen) der entsprechenden Einsatzkräfte ausgerichtet werden, ist die Betrachtung derartiger Emissionsfälle zwingend.
2. Unbeachtet blieben offensichtlich auch die Konsequenzen aus Wartungseinsätzen der Autobahnmeisterei in den Wintermonaten. Die Fahrbahnen der Gosbachbrücke benötigen einerseits eine hohe Streufrequenz sowie eine Räumung durch eine Schneefräse. Allerdings tritt auch ohne diese Sachlage – allein durch Spritzwasser / Wasserdampf – ein erheblicher Eintrag von Streusalz und sonstigen Kfz-Abriebs- und Verbrauchsstoffen auf. Hierdurch wird sich am Talgrund – zumindest langfristig – eine flächenhafte Schadstoffanreicherung ergeben.

3. Auch durch die geplante Auffüllung des Amtals wird es durch dauerhafte Ausspülung von Ablagerungsstoffen zu einer Veränderung im Bereich des Gosbachs kommen. Hierbei wird es sich sowohl um Schwebstoffe als auch um gelöste Stoffe handeln.
4. Ebenfalls vermieden wurde die Problematisierung der nicht auszuschließenden Schüttingsreduzierungen der Karstquellen im Wirkungsbereich der Baumaßnahmen. Falls diese Gegebenheit eintritt, entsteht Schaden für Mensch, Tier und Pflanzen. Diese Schäden würden sich im Zusammenhang mit längeren Trockenzeiten und zunehmenden Temperaturen flächenhaft auswirken.
5. Der Bau der Gosbachbrücke, aber auch das Auffahren der Tunnelportale erfordern umfangreiche Baustellenflächen. Die Bogenbrücke bedarf umfangreicher Gründungsarbeiten und Gründungkörper zur Einleitung der Kräfte in einen standfähigen Untergrund. Zur Herstellung der tragenden Bögen sind entweder mächtige Gerüste am Talgrund zu stellen und der hierzu erforderliche Materialtransport zu bewerkstelligen, oder es sind im Bereich der Talwände beträchtliche Eingriffe zur Überleitung der Zugkräfte der im Bau befindlichen Bogenkonstruktionen zu erstellen. Jede dieser Maßnahmen hat zwingend nachteilige Auswirkungen bezüglich des Ökosystems Gos.

Fazit: Im Hinblick auf die ökologisch hochwertigen und unersetzbaren Fels- und Hangstrukturen beidseits des Gosbachtals sowie im Hinblick auf das FFH-Gebiet des Gosbachs am Talgrund, kann kein Mensch garantieren, dass es nicht zu schweren Schädigungen kommt. Ob bei Einschnitten, Tunneln oder Brücken, die luftgetragenen, häufig mit feinkörnigen Partikeln (Stäube) verbundenen Fremdstoffe verändern die biologische Qualität ihrer Eintragsbereiche. Auch wenn zum damaligen Zeitpunkt diese Gegebenheit noch nicht so klar gesehen wurde wie dies heute der Fall ist, war es ein Parameter der schon zur Linienfindung dazu führte, die Amtstrasse als ökologisch nachteiligste Linie einzustufen.

Der vorgelegte Fachbeitrag (Anl. 13.3) stellt zwar eine umfangreiche und sachkundige Ausarbeitung dar, er vermeidet jedoch (leider) die Darlegung und Auseinandersetzung mit den kritischen Aspekten. Hierdurch wird vermieden, dass die tatsächlichen – teilweise unlösbaren – ökologischen Aspekte kritisch betrachtet und die erforderlichen Schlussfolgerungen gezogen werden. In einer Zeit, in der von Tag zu Tag deutlicher wird, dass unsere menschlichen Eingriffe in die Umwelt – für uns im Einzelnen unkritisch erscheinend – offenbar in ihrer Summe die evolutionäre Entwicklung des Erdballs beschleunigt, muss es möglich sein, falsche Entscheidungen der Vergangenheit – und damit ist die Variante E gemeint – zu revidieren.

Der vorliegende Fachbeitrag (bzw. seine Lücken) erfüllt die Anforderungen der WRRL nicht.

Sachgebiet: Klima

Die ABG hat nunmehr eine Ermittlung zur Klimarelevanz der alternativen Planungsvarianten erstellt. Diese beinhaltet jedoch weder realistische Daten, noch beschränkt es sich auf die Betrachtung des Neu- bzw. Ausbauquerschnitts. Folgende Mängel sind ad hoc feststellbar (vorläufig).

- Zwischen der Trasse E und der K-Trasse wird nicht bezüglich des Neu- und Ausbauquerschnitts unterschieden (K-Trasse nur ca. 4,8 Km neu).
- Bezüglich der Verkehrsmengen erfolgt keine realistische Betrachtung der aktuellen und prognostizierten Daten (aktuell nur DTV 59.417 Kfz/24 h, davon 12.216 SV/24h).
- Bei der E-Trasse fehlt der Rückbau der Bestandstrasse und die CO₂-Emissionen aus dem Betrieb von ca. 5 km zusätzlicher Bundesstraßen-Trasse [Hinweis / Einwendung: Eine Rückstufung zur Landesstraße kommt in Anbetracht der zukünftigen Umfahrungsaufgabe (laut MC bis zu 43.000 Kfz/24 h) sowie der unmittelbaren, beidseitigen Anbindung an eine Autobahn, nicht in Betracht].
- Unbeachtet blieb auch, dass die Tunnelschalen aufgrund der Höhenlage der Bauwerke (Wasserdruck) erhebliche Unterschiede aufweisen. Der K 23-Tunnel wird ca. 45 % weniger beton benötigen als die E-Trassen-Tunnel.
- Unbeachtet blieben die Folgen von Massenablagerungen und sog. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.
- Fehlerhaft sind die verwendeten Streckengeschwindigkeiten.
- Es wurde nicht beachtet, dass zum Prognosezeitpunkt mindestens 50% Elektrofahrzeuge (verbesserter Wirkungsgrad, geringere Emissionen) in Verkehr sind.
- Es blieb unbeachtet, dass die E-Trasse auch weitere Umbauten des Straßennetzes bedingt.
- Es blieb unbeachtet, dass der Verkehrssektor in erhöhtem Umfang zur CO₂-Minderung beizutragen hat (wegen bisherigem Totalversagen).

Sachgebiet: Verkehr

Die im Zusammenhang mit der 5.PÄ vorgelegte Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung zur 2.PÄ hat gänzlich den Kontakt zur tatsächlichen Verkehrsentwicklung der Jahre 2022 (mit Ergänzung bis März 2023 – Quelle: Daten der BAST sowie Verkehrszentrale BW) verloren.

Im ersten Halbjahr 2023 (1.HJ 23) wurde an der Zählstelle Aichelberg (Abschnitt AS-Aichelberg bis AS Mühlhausen) ein Werktagsverkehr (DTV_{W5}) von 55.013 Kfz/24 h ermittelt. Der Schwerverkehrsanteil (SV_{W5}) betrug 14.603 Kfz/24h. Die Differenz zum DTV 2002 (ein Jahrzehnt zurück) beträgt beim Werktagsverkehr (DTV_{W5}) ca. – 17% beim Schwerverkehr ca. + 16%.

Die aktuellsten Daten (bundesweite Zählung 2022) weisen für den Abschnitt AS Mühlhausen – AS Hohenstadt einen DTV_7 von 59.417 Kfz/24 h und einen DTV_{SV7} von 12.216 aus.

Keine dieser Verkehrserhebungen und amtlichen Erfassungen korrespondiert mit dem Zahlenwerk des Gutachtens von Modus Consult (MC). Auch wenn MC ein sehr umfangreiches Netz- und Datenkonglomerat auf der Grundlage eines (zukünftigen) Straßennetzes bzw. einer regionalen Gebietsstrukturentwicklung erstellt hat, sollte dieses (wenigstens ansatzweise) einen Bezug zur Realität erkennen lassen.

MC weist jedoch in der Analyse 2022 (neu: DTV_{W3}) im Abschnitt der BAB A 8 östlich der AS Aichelberg 73.400 Kfz und 17.610 SV aus (B 466 Gosbach / Bad Ditzenbach: 13.600 Kfz / 770 SV). Somit liegen die Analysezahlen von MC beim DTV_{W5} über 40% und beim SV_{W5} ca. 20% über den realen Verkehrsmengen.

Das prognostizierte Verkehrsaufkommen ($W5$) im Jahr 2035 übersteigt die Verkehrszahlen (DTV) 2022/23 um über 55 % beim Schwerverkehr um über 43 %)

Zum Vergleich: Zwischen 2002 und 2022 (zwei Jahrzehnte) hat sich das Verkehrsaufkommen (DTV) im Abschnitt östlich Aichelberg um ca. + 6% insgesamt und um ca. 30% beim SV zugenommen.

Die Notwendigkeiten zum Schutz von Mensch und Umwelt bedingen eine Beschränkung des motorisierten Verkehrs. Die Prognosen sagen im Falle des Baus der Amtstrasse jedoch eine seit Bestehen der BRD einmalige Zunahme der Verkehrsbewegungen im Streckenabschnitt Mühlhausen – Hohenstadt voraus. Dies steht gänzlich im Gegensatz zur Verkehrs- und Umweltpolitik der EU, der BRD und (sogar) des Landes BW.

Fazit: Die Verkehrsuntersuchung (Fortschreibung), welche die ABG der 5.PÄ zugrunde legt ist unzutreffend. Sie widerspricht dem Ziel des vom Bundesverfassungsgericht bestimmten Schutzes der Jugend bzw. zukünftiger Generationen. Das Verfahren ist in Anbetracht dieser Gegebenheit einzustellen. (Auf die beigefügte BUND-Stellungnahme, insbesondere die dortige Sachverständigen Beurteilung von Herrn Rudolf Pfeleiderer wird verwiesen. Diese ist Teil der vorliegenden Stellungnahme).

Sachgebiet: Planung

Voraberrläuterung:

Da die im Erläuterungsbericht zur sog. K 18-Trasse gänzlich mangelhaft ist und offenbar den besonders misslungenen Versuch einer Verhinderungsplanung bzw. Variantenbewertung darzustellen scheint, wird die vorgelegte Trasse nochmals neu und detailliert beschrieben.

Eine Planunterlage (Skizze) kann ggf. nachgereicht werden.

Beschreibung zur K 23:

Zu Beginn des Verfahrens (siehe Unterlagen der 1. PÄ) begann der Planungsabschnitt bei Plan-Km 10+200. Infolge der damaligen Alternativplanung (B.A.U GmbH) der Einwender (insbesondere BI Dracki sowie NABU BW) verkürzte die Straßenbauverwaltung den Planfeststellungsabschnitt um 700 m. Der Beginn des Planfeststellungsabschnitts liegt seither bei Plan-Km 10+900. Der Streckenabschnitt besteht zwischenzeitlich. Dieser Akt einer wesentlichen Veränderung des Planfeststellungsverfahrens erfüllt den Tatbestand einer Verhinderungsplanung (bzw. eines faktischen Verhinderungsbemühens) der Straßenbauverwaltung. Er hätte innerhalb des laufenden Verfahrens nicht erfolgen dürfen, vielmehr hätte das Verfahren (aus 2005) abgebrochen werden müssen, um ggf. ein neues Verfahren zu beginnen. Deshalb wird ein erheblicher Verfahrensmangel festgestellt und der Abbruch des Verfahrens gefordert.

Ungeachtet dessen hält die Einwenderseite an der ursprünglichen Planung fest. Diese beginnt demnach unverändert bei Plan-Km 10+200.

Die bisherige Variante wird hiermit nochmals in Modifizierter Form, also mit einigen Ergänzungen, ins Verfahren eingebracht, nunmehr als Variante K 23 (Kompromißtrasse des Jahres 2023). Es liegt auf der Hand, dass die absolut ungleichen zeitlichen und finanziellen Verfügbarkeiten der Einwendenden (im Vergleich zur Antragstellerin), nur eine tendenzielle - also in Details noch unscharfe - Planungsskizze ins Verfahren einzubringen erlauben.

Ab Plan-Km 10+200 wird die mit ca. 1,5 % in Richtung Ulm fallende Gradiente in eine mit 3,5 % in Richtung Ulm ansteigende Gradiente überführt. Zugleich verschwenkt die später Richtung Stuttgart verlaufende Fahrtrichtung der Neubautrasse, mit demselben Querschnitt wie er bereits bei Gruibingen besteht, nach und nach um ca. 40 - 50 m nach Norden (also bis etwa auf die Linie des bereits verlegten Randwegs). Bei ca. Km 10+900, etwa mit einer Höhe von 30 m über der bestehenden Fahrbahn, wird das talseitige Widerlager errichtet. Ab hier steigt die Gradiente um ca. 4,5 %. Nach einer Brückenlänge von ca. 1.700 m endet die Brücke an der Flanke des Berges „Himmelsschleife“ bei ca. H = 670 m ü.NN. Hierbei richtet sich die Linienführung der Brücke nach dem geologisch sowie ökologisch günstigsten Hangbereich für einen Übergang von der Brücke in den Tunnel. Der nachfolgende Tunnel hat eine Länge von ca. 2.400 m. Er beginnt mit einer Rechtskurve und wechselt danach in eine lange Gerade um am Ende mit einer Linkskurve und weiter in einer anschließenden Rechtskurve im Bereich von Strecken-Km 152+500 auf die Bestandstrasse zu treffen. Ob Aufstiegs- und Abstiegstrasse in derselben Höhenlage den Tunnel verlassen, muss eine Trassenoptimierung im Zuge der Detailplanung (unter Abwägung der loka-

len, geologischen Gegebenheiten) klären. Die Neigung der Tunnelgradiente liegt bei ca. 2,8 % (+/- 0,4 %). Ein Konflikt mit der Tunnellage der Schnellbahntrasse der DB ist ausgeschlossen.

Die BAB K 23-Trasse folgt danach der Bestandslage des Alabastiegs, wobei geringfügige Abweichungen geboten sein könnten, Ziel jedoch die Einbeziehung des bereits seit ca. 90 Jahren kontaminierten Trassenbereichs sein muss. Die Entwässerung folgt ab der Wasserscheide der derzeitigen Planung der ABG (geschlossene Leitung bis zur Fils).

Ganz anders wie die Tunnelplanung (Himmelsschleife) der ABG liegt die Tunneltrasse der Einwenderseite deutlich über dem höchsten Karstwasserspiegel. Damit wird nicht nur jegliche nachteilige Beeinträchtigung der lokalen Trinkwassergewinnung vermieden, sondern es können auch tausende von Kubikmeter Beton gespart werden. Auch dies führt zu einer erheblichen Verbesserung der Klimabilanz der K 23-Trasse.

Der Ersteller der Variantenlösung K 23 (Kleemann, B.A.U GmbH) geht davon aus, dass der Bau der Trasse mit dem bergseitigen Auffahren des Tunnelbauwerks der Abstiegstrasse beginnt. Die Ausbruchmassen könnten ggf. im naheliegenden Steinbruch aufbereitet und anschließend ins Tal verbracht werden. Die nach Plan-Km 10+900 beginnende Trassenverschwenkung sowie die sich hierbei ergebende Gradientenlage sollten durch die Ausbruchmassen bewerkstelligt werden. Es liegt auf der Hand, dass hierzu Steilwände, z.B. Raumgitter-Stützkonstruktionen zum Einsatz kommen müssen. Spätestens nach der Erstellung des talseitigen Brückenwiderlagers sollte mit der Brückenkonstruktion begonnen werden. Parallel hierzu kann auch der Tunnel der Aufstiegsstrasse hergestellt werden. Der Abstiegstunnel muss spätestens zusammen mit dem zugehörigen Brückenbauwerk fertiggestellt sein. Dann kann der Gesamtverkehr ab Plan-Km 10+900 auf die neue Abstiegstrasse umgelegt werden. Hierzu wird die gesamte Verkehrsführung auf der Fahrbahn Richtung Ulm erfolgen müssen. Damit dieses Konzept umgesetzt werden kann, ist der Rettungsstollen, welcher zwischen Auf- und Abstieg der K 23-Trasse verläuft, bereits mit der Abstiegstrasse zu erstellen. Nach der kompletten Fertigstellung der Abstiegstrasse und der Verkehrsführung auf derselben, kann die Aufstiegstrasse ohne verkehrsbedingte Baubehinderungen hergestellt werden. Es darf davon ausgegangen werden, dass bei sorgfältiger Streckenplanung die im Tal verbauten Ausbruchmassen sowie die zur Herstellung der neuen Trasse zwischen Betriebs-Km 152+500 sowie der AS Hohenstadt verbauten Massen in etwa den Ausbruchmassen entsprechen. Auch eine Verwendung des Recyclingmaterials bei Brücke und Tunnelinnenschale ist zu prüfen bzw. zu praktizieren. Deponiebereiche werden nicht für erforderlich erachtet. Es besteht außerdem – nach wie vor – die Vision, das Tunnelbauwerk zur Gewinnung geothermischer Abwärme zu nutzen, welche entweder den bebauten Bereichen der Gemeinden oder /

und der Wärmung der Fahrbahndecke des Brückenbauwerks (im Winter) bzw. der Stromgewinnung (z.B. Tunnelbeleuchtung) zur Verfügung gestellt wird.

Die Anschlussstellen Mühlhausen-West (MHW), bzw. Mühlhausen-Mitte (MHM) sind wie folgt gedacht:

Die MHW kommt von der Mühlhauser Straße her gesehen unmittelbar südöstlich der Bike-Anlage zu liegen.

Die MHM wird durch einen Kreisverkehr (wie auch seitens der ABG geplant) unterhalb des zukünftigen Brückenbauwerks der K 23-Trasse etwa im Bereich der heutigen AS gebildet.

Die Ausfahrtsspur von Stuttgart kommend beginnt etwa bei Plan-Km 10+200. Sie wird in einem kurzen Tunnel unter den Anschlussästen der MHW hindurchgeführt und endet am Kreisverkehr an dem nach Amtsplanung auch die B 466 anschließt. Hierzu wird eine bereichsweise Tunnelführung (überschütteter Querschnitt) sinnvoll sein.

Die Anschlussfahrbahn von Mühlhausen in Richtung Ulm beginnt ebenfalls an der MHW. Sie steigt unmittelbar nach der Zufahrt von der Mühlhauser Straße mit bis zu 6 % (bzw. so steil wie die Zufahrt Aichelberg in Richtung Ulm). Die Einfahrt erfolgt demnach erst auf der Brücke, vor der allerdings die Zufahrtsspur die Höhenlage der Fahrbahn Richtung Ulm erreicht.

Hierhin führt auch die von Ulm kommende BAB-Abfahrt. Sie verlässt die neue BAB etwa bei Bau-Km 11+100 und unterquert in langgestreckter Linie die Neubautrasse K 23 bis zum Anschluss MHW, den sie in etwa derselben Höhe wie die Mühlhauser Straße erreicht.

Die Zufahrt in Richtung Stuttgart erfolgt von der MHM aus. Auch diese Zufahrt verläuft in einem Tunnelbauwerk, welches durch die neue Trasse der K 23 überschüttet ist. Dieses Bauwerk wird so geführt, dass seine Gradienten unterhalb derjenigen des Ausfahrtsbauwerks von Ulm kommend verläuft. Nach diesem Schnittpunkt wird das Bauwerk so geführt, dass die Einfahrtsspur zur BAB etwa bei Plan-Km 10+200 endet.

Lit: VGH-Urteil

<https://www.landesrecht->

[bw.de/jportal/?quelle=jlink&docid=MWRE105720000&psml=bsbawueprod.psml&max=true&doc.p
art=L&doc.norm=all](https://www.landesrecht-bw.de/jportal/?quelle=jlink&docid=MWRE105720000&psml=bsbawueprod.psml&max=true&doc.p
art=L&doc.norm=all) insbesondere Ziffer 17 - 22

Verkehrsprognose 2040: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2040.html>

Aktuelle Verkehrsdaten (März 2023)

<https://www.mobidata->

[bw.de/dataset/ergebnisse_ganglinien_dauerzaehlstellen/resource/22d2c08d-8fbc-439e-9404-460f05edee9f/view/e98bca70-308e-4d16-961e-e697f51bb9a6](https://www.mobidata-bw.de/dataset/ergebnisse_ganglinien_dauerzaehlstellen/resource/22d2c08d-8fbc-439e-9404-460f05edee9f/view/e98bca70-308e-4d16-961e-e697f51bb9a6)