LANDKREIS GÖPPINGEN

Der Landrat

Beratungsunterlage 2018/164 55.1
Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur
Wienecke, Jörg-Michael
07161 202-5500
j.wienecke@landkreis-goeppingen.de

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	23.10.2018	öffentlich	Vorberatung
Kreistag	09.11.2018	öffentlich	Beschlussfassung

Stellungnahme Planfeststellungsverfahren A8 Albaufstieg - 2. Planänderung

I. Beschlussantrag

1. Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr empfiehlt dem Kreistag, die Stellungnahme entsprechend II. 2.1 bis II.2.6 zu beschließen.

2. Von den Fachstellungnahmen der Unteren Verwaltungsbehören unter II. 3 wird Kenntnis genommen.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Das 2004 eingeleitete Planfeststellungsverfahren zum Bau des neuen Albaufstiegs der A 8 zwischen Mühlhausen und Hohenstadt ruhte viele Jahre wegen des bisher offenen Entscheids über die Finanzierungsform. Die Gesamtinvestition wird aktuell mit rd. 610 Mio. € veranschlagt. Am 02.10.2018 wurde bekannt, dass der Bund die Maßnahme über den regulären Haushalt finanzieren wird. Private Finanzierungsmodelle (PPP) sind damit ad acta gelegt. Es ist davon auszugehen, dass der Baubeginn nach abgeschlossener Planfeststellung durch die Haushaltsfinanzierung zügiger realisiert werden kann. Ziel sollte daher sein, das Verfahren zeitnah zum Abschluss zu bringen, um den Hochlauf der Investitionen des Bundes voll nutzen zu können. Die Umplanung reduziert durch den Entfall der Mautstation den Flächenverbrauch ganz erheblich und entlastet den Landkreis von den zunächst zu befürchtenden Mautausweichverkehren.

1. Kernelemente der 2. Planänderung 2018

Die ursprüngliche Planung sah zunächst zwei jeweils dreistreifige Tunnelbauwerke *ohne* zusätzliche Standstreifen (mit nur einzelnen Notfallbuchten), zwei Brückenbauwerke sowie eine flächenintensive Mautstation in klassischer Ausführung mit Kassenhäuschen westlich von Widderstall vor. Um Mautausweichverkehren eine attraktive Alternative anzubieten und bestehende Ortsdurchfahrten nicht zu belasten, wurde der Erhalt des heutigen Albaufstiegstrasse als sogenannter

„Bypass“ in die Planung eingebracht. Die künftige Landesstraße sollte im Begegnungsverkehr täglich bis zu 15.000 Fahrzeuge aufnehmen. Der Landkreis hat im Rahmen des Verfahrens mit Beschluss des Kreistags vom 26.11.2004 eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben. Die Straßenbauverwaltung hatte nach Abwägung aller Interessen und nach der Anhörung der Träger öffentlicher Belange und der betroffenen Bürger ihre Pläne bereits 2005 in mehreren Punkten geändert und optimiert.

Der Erörterungstermin fand am 27./28.9.2005 in Gruibingen statt. Der auf dieser Grundlage vorbereitete Planfeststellungsbeschluss wurde bisher aber nicht ausgefertigt und ruhte fortan.

In der Folge wurden die Planungen für die abschnittsbezogene Bemautung der Strecke zwischen Mühlhausen und Hohenstadt mangels geeigneter Interessenten aus der Wirtschaft wieder aufgegeben.

Ab Sommer 2016 wurden die Planfeststellungsunterlagen im Rahmen einer 2. Planänderung entsprechend angepasst. Die Planfeststellungsbehörde beim Regierungspräsidium Stuttgart hat mit Schreiben vom 25.06.2018 das Landratsamt zur öffentlichen Auslage und Abgabe einer Stellungnahme zu den Planänderungen aufgefordert.

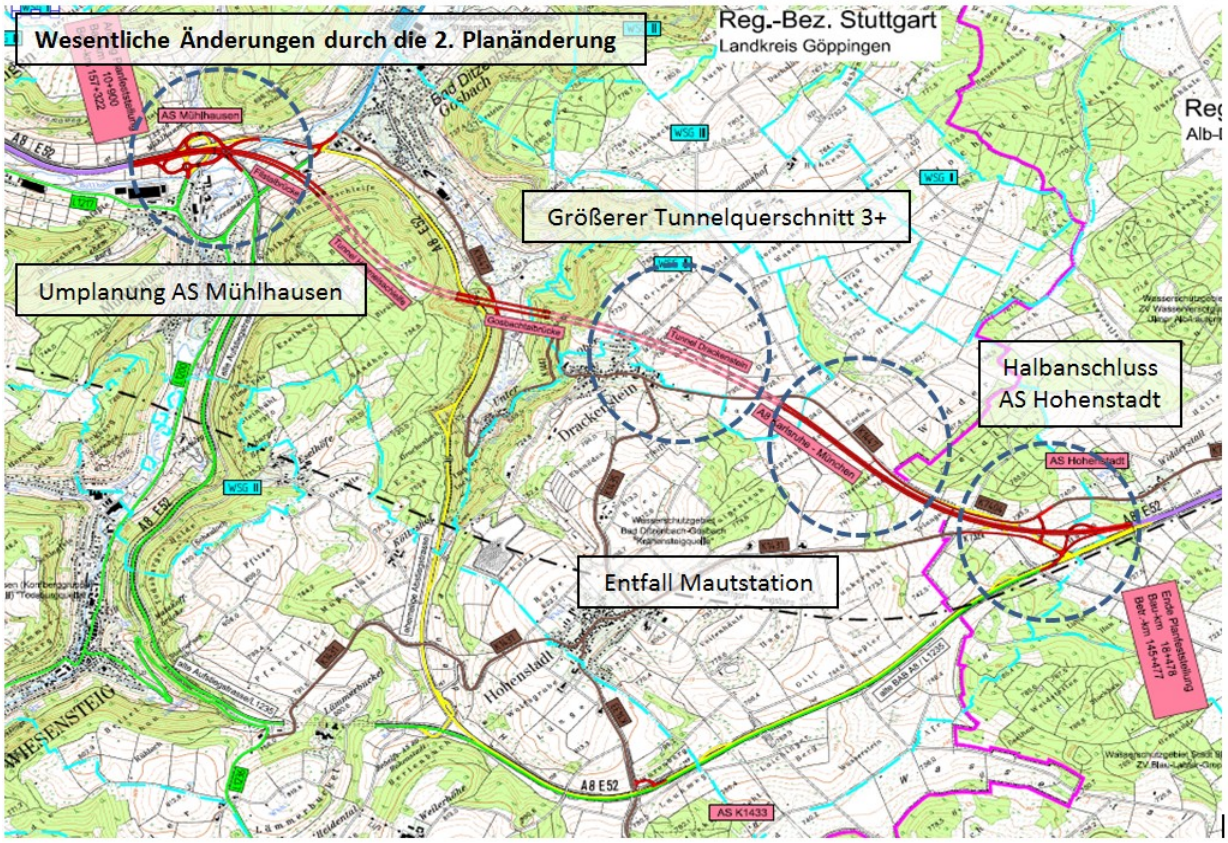


Abb. Übersichtslageplan mit wesentlichen Kennzeichnung der wesentlichen Änderungen

Die 2. Planänderung sieht im Wesentlichen folgende Anpassungen gegenüber der

Antragstrasse von 2004 und der anschließenden 1. Planänderung aus dem Frühjahr 2005 vor:

- Entfall der Mautstation auf der Albhochfläche

  - deutlich geringere Flächenneuversiegelung
  - Bündelung der Kreisstraßen
  - Verlegung und Anpassung des Regenrückhaltebeckens Triangel
  - Halbanschluss AS Hohenstadt mittels Kreisverkehr (Bypass)

- Größere Tunnelquerschnitte, jeweils dreistreifig, neu mit Seitenstreifen

  - Anpassung der Betriebszufahren und des Forstwegs
  - Zusätzliche Betriebszufahrt für Straßenbetrieb (Betriebsumfahrt)
  - entsprechend Vergrößerung der Dammschüttung in der Amtalklinge

- Veränderte Anpassung an westlichen Abschnitt Gruibingen-Mühlhausen

  - Anpassung der AS Mühlhausen an verändertes Verkehrsaufkommen (durch geringere Belastung des Bypasses über den alten Albaufstieg)
  - Verkleinerung des Durchmessers der Kreisverkehre
  - Vergrößerung der Radien der Schleiframpen
  - Anpassung der Entwässerung
  - Verlegung des P+R-Platzes auf der Südseite

Die Anpassungen der 2. Planänderung sind Grundlage für die unter II.2 abgebildete Stellungnahme des Landkreises Göppingen. Die Änderungen werden in den Planfeststellungsunterlagen bezüglich der einzelnen Fachbereiche zusammenfassend wie folgt ausgeführt:

1.1 Straßenplanung

Die Trassierung in Lage und Höhe sowie die Querschnittsgestaltung der BAB bleiben auch bei Zugrundelegung der neuen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA, Ausgabe 2008) und Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO, Ausgabe 2012) unverändert.

- Aufgrund des fertiggestellten Ausbauabschnittes Gruibingen – Mühlhausen und des im Bau befindlichen Ausbauabschnittes Hohenstadt – Ulm/West wurde der Planungsbereich neu abgegrenzt. Die Trassierung der A 8 beginnt nun am Ende des Ausbauabschnittes Gruibingen – Mühlhausen bei Bau-km 10+900 und endet an der Planfeststellungsgrenze zum Ausbauabschnitt Hohenstadt – Ulm/West bei Bau-km 18+478. Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens bleibt aber weiterhin die Ergänzung des vorhandenen Lärmschutzwalls ab der Wirtschaftswegüberführung bei Bau-km 10+043 um eine 2 m hohe Lärmschutzwand auf Gemarkung Gruibingen als aktive Lärmschutzmaßnahme.

- Auf der Albhochfläche entfällt die Mautstation. Der alte Albaufstieg dient zwar nicht mehr als mautfreie Umfahrung, bleibt aber als leistungsfähige, direkte und ortsdurchfahrtenfreie Umleitungsstrecke für die A 8 und als regionale Erschließung erhalten. Die zu erwartende Verkehrsbelastung auf dem alten

Albaufstieg reduziert sich deutlich, so dass die Planungen im Bereich der Anschlussstellen entsprechend angepasst wurden.

Im Einzelnen ergeben sich folgende wesentlichen Änderungen in der Straßenplanung:

Anschluss (AS) Mühlhausen

- durchgängig ein- statt zweistreifige Rampen und Anpassung der Rampenquerschnitte
- Entfall der Bypässe an den Kreisverkehren und des zusätzlichen Fahrstreifens zwischen den Kreisverkehren in Richtung Gosbach/alter Albaufstieg
- Berücksichtigung des notwendigen Ersatzneubaus der Brücken über den Hohlbach und die Fils im Zuge der alten Aufstiegstrasse
- Verringerung der Kreisverkehrsplatz-Durchmesser (einspurig) und Anpassung an die neue Richtlinien (Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Ausgabe 2006)
- Vergrößerung der Radien an den Schleifenrampen auf 50 m
- Verlegung des P+M-Parkplatzes von der Nord- auf die Südseite der AS
- Dimensionierung des Fahrbahnaufbaus nach den RStO 2012

AS Hohenstadt

- Anschluss des alten Albaufstieges an die A 8 mittels Kreisverkehrsplatz (Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Ausgabe 2006)
- Anpassung der Rampenquerschnitte an die RAA 2008
- Dimensionierung des Fahrbahnaufbaus nach den RStO 2012

Bundes- und Landesstraßen

- Anpassung der Querschnitte an die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL, Ausgabe 2012)
- Dimensionierung des Fahrbahnaufbaus nach den RStO 2012

Kreisstraßen

- Bündelung der verlegten Kreisstraßen an die A 8 im Bereich der ehemaligen Mautstation zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme
- Anpassung der Querschnitte an die RAL 2012

1.2 Entwässerung

Die Planung der Entwässerung wurde an die neuen Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag, Ausgabe 2002), Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-Ew, Ausgabe

2005) und Technischen Regeln zur Ableitung und Behandlung von Straßenoberflächenwasser (Stand 01.01.2008) angepasst.

- An der AS Mühlhausen wurde die Lage der Entwässerungskanäle an die geänderte Straßenplanung angepasst.
- Durch den Wegfall der Mautstation entfällt eine große abflusswirksame Fläche auf der Albhochfläche, sodass ein kleineres Volumen für das Regenrückhaltebecken (RRB) „Triangel“ (ehemals RRB „Mautstation“) auf der Albhochfläche vorgesehen werden kann. Gleichzeitig wurde das Becken in Richtung Süden verschoben, um die Fläche zwischen der Kreisstraße und der A 8 optimal zu nutzen und die Flächeninanspruchnahme zu verringern.

1.3 Talbrücken

Neue Richtlinien und Änderungen im Naturschutz machten einige Anpassungen bei der Planung der beiden Talbrücken (Filstalbrücke, Gosbachtalbrücke) erforderlich.

- So wurde bei der Filstalbrücke die Ausbildung der Pfeiler angepasst. Anstelle von Hohlpfeilern werden die Pfeiler als massive Rechteckquerschnitte ausgebildet. Der Querschnitt des Pfeilers verjüngt sich über die Höhe, um sich zum Pfeilerkopf hin wieder trichterförmig aufzuweiten. Die Kappen mussten an die neuen Richtzeichnungen angepasst werden. Hierzu wurden die Kappen auf 2,15 m bzw. 2,25 m verbreitert, so dass sich auch die Breite des Überbaus auf 18,90 m vergrößert. Die Kappen erhalten zudem eine geschlossene Betonbrüstung von 1,15 m Höhe, die auf der inneren Kappe als vertikale Absturzsicherung auf 1,80 m mit einem Gitter erhöht wird. Die Außenkappen erhalten auf der Brüstung als Anflugschutz für Vögel und Fledermäuse eine transparente Schutzwand mit Polyamidstreifen von 2,85 m Höhe (Gesamthöhe: 4,00 m).

- Bei der Gosbachtalbrücke wurde die Anzahl der Felder von 13 auf 8 reduziert, wobei Bogen und Überbau im Scheitel auf einer Länge von ca. 50 m kraftschlüssig miteinander verbunden sind. Als Folge daraus erhöht sich nicht nur die Stützweite der einzelnen Felder, sondern auch die Stützweite des Bogens, auf dem ein Teil des Überbaus aufgeständert ist. Neben der Reduzierung der Felder war bei der Überarbeitung auch eine Verschiebung des Widerlagers Stuttgart in Richtung Tunnelportal Himmelsschleife erforderlich. Dadurch erhöht sich die Gesamtlänge des nördlichen Überbaus auf 480 m. Zudem wurde auch der Abstand zwischen den Überbauten auf 20 m erhöht. Die Überbauten sind bei der Gosbachtalbrücke weiterhin als Hohlkasten vorgesehen. Allerdings wurde die Höhe des Hohlkastens auf 3,00 m vergrößert. Wie bei der Filstalbrücke werden die Pfeiler auch bei der Gosbachtalbrücke als massive Rechteckquerschnitte ausgebildet. Dasselbe gilt für die Bogenständer und den Bogen selbst. Auch bei der Gosbachtalbrücke mussten die Kappen an die neuen Richtzeichnungen angepasst werden. Die Verbreiterung der Kappen (2,15 m bzw. 2,25 m) führt auch hier zu einem breiteren Überbau (18,90 m). Aufgesetzt auf die geschlossenen Betonbrüstungen werden analog zur Filstalbrücke Gitter bzw. transparente Schutzwände mit Polyamidstreifen, die auf der inneren Kappe als vertikale Absturzsicherung (Gesamthöhe: 1,80 m) und auf der Außen-kappen als

Kollisionsschutz für Vögel und Fledermäuse (Gesamthöhe: 4,00 m) dienen.

Wegen der klimatisch exponierten Lage der beiden Bauwerke werden der Einsatz von zusätzlichen Winterdienstfahrzeugen und die Erhöhung der Salzlagerkapazitäten vorgesehen.

1.4 Tunnelbauwerke

Mit der Einführung der Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT, Ausgabe 2006) und vor dem Hintergrund der Überarbeitung dieser Richtlinie auf den heutigen Stand (RABT, Ausgabe 2016) und deren baldige Einführung sowie aufgrund veränderter Rahmenbedingungen wurde die Wahl des Tunnelquerschnitts in beiden Tunnelbauwerken Himmelsschleife und Drackenstein geprüft.

- Bislang vorgesehen war ein Tunnelquerschnitt RQ 33t ohne Standstreifen mit einer Fahrbahnbreite zwischen den Schrammborden von 11,00 m (neue Bezeichnung: RQ 36t). Allein unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung ist gemäß RAA 2008 und dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 6/2000 des Bundesverkehrsministeriums ein Tunnelquerschnitt ohne Standstreifen (RQ 36t) ausreichend. Allerdings beträgt die Längsneigung der beiden geplanten Tunnel jeweils konstant 3,5 % und liegt damit über dem empfohlenen Maximalwert von 2,5 %. Die Berücksichtigung der in den RAA 2008 vorgegebenen maximalen Längsneigung von 3,0 % würde den Tunnel Drackenstein um rd. 53 Mio. € verteuern.

- Bei betriebsbedingten Vollsperrungen einer Fahrtrichtung ist eine 4+0-Verkehrsführung notwendig. Dafür ist ein Tunnelquerschnitt von mindestens RQ 36t+ (alte Bezeichnung: RQ 29,5T, Fahrbahnbreite zwischen den Schrammborden: 12,00 m) erforderlich. Aufgrund der extremen Wetterverhältnisse im Winter und der steilen Topografie besteht mit den Rettungsdiensten eine Vereinbarung zur Gefahrenabwehr. Sie hat das Ziel, die Handlungsfähigkeit der Räum- und Streufahrzeuge (Winterdienst) sowie der Rettungsdienste bei Unfällen sicherzustellen. Dies kann nur mittels eines Tunnelquerschnitts mit Standstreifen RQ 36T (alte Bezeichnung: RQ 33T, Fahrbahnbreite zwischen den Schrammborden: 13,50 m) gewährleistet werden. Unter Berücksichtigung der erwarteten Verkehrsqualität wirken sich bereits kleinere Störungen erheblich auf den Verkehrsfluss aus.

- Mittels eines Standstreifens (RQ 36T) können die Verkehrsbeeinträchtigungen erfahrungsgemäß stark reduziert werden (z.B. A 81 Engelbergbasistunnel). Der Standstreifen bietet damit große straßenbetriebliche und volkswirtschaftliche Vorteile. Eine Risikoanalyse hat ergeben, dass das Kollisionsrisiko gegenüber dem Brandrisiko den überwiegenden Teil (98 %) des Gesamtrisikos ausmacht. Die Größe des Tunnelquerschnitts hat direkten Einfluss auf das Brandrisiko. Kompensationsmaßnahmen zur Verringerung des Brandrisikos wie Rauchabsaugung oder Brandbekämpfungsanlagen (BBA) führen allerdings nur zu einer geringen Reduktion des Gesamtrisikos. Die Kosten für eine BBA betragen ca. 12

Mio. €. Die beiden Tunnelvarianten ohne Seitenstreifen (RQ 36t und RQ 36t+) weisen das gleiche Kollisionsrisiko auf. Eine Reduktion des Kollisionsrisikos kann nur durch die Tunnelvariante mit Seitenstreifen (RQ 36T) erfolgen. Aus risikotechnischer Sicht wird dieser Tunnelquerschnitt empfohlen, da der Seitenstreifen den entscheidenden positiven Einfluss auf das Benutzerrisiko darstellt und nur durch ihn das geforderte Sicherheitsniveau der RABT erreicht wird.

- Ausgehend von einem aus betrieblicher Sicht zwingend notwendigen Tunnelquerschnitt von mindestens RQ 36t+ wurden die Mehrkosten für den Tunnelquerschnitt mit Seitenstreifen (RQ 36T) bewertet. Die erforderlichen Investitionsmehrkosten eines Tunnels mit Standstreifen (RQ 36T) gegenüber einem brandschutztechnisch ertüchtigten Tunnelquerschnitt ohne Standstreifen (RQ 36t+) sind gerechtfertigt. Der damit verbundene volkswirtschaftliche Nutzen überwiegt die erhöhten Investitionsaufwendungen – nicht zuletzt auch aufgrund der langen Nutzungsdauern bei Tunnelanlagen von 110 Jahren – bei weitem. Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme ist insoweit sichergestellt.

Als Ergebnis der durchgeführten Untersuchungen wird der weiteren Planung des Albaufstiegs im Zuge der A 8 ein Tunnelquerschnitt RQ 36T mit Standstreifen zugrunde gelegt.

1.5 Betriebswege und Rettungszufahrten, Amtalklinge

Zur Einhaltung der Höchstlängsneigung von 10 % für die Betriebswege und Rettungszufahrten der Tunnel (RAA 2008) sowie der Vorgabe des Straßenbetriebsdienstes und der Rettungskräfte, eine Betriebsumfahrt am Südportal des Tunnels Himmelsschleife zu realisieren, mussten die Betriebswege und Rettungszufahrten neu geplant werden.

- Im Bereich der aufzufüllenden Amtalklinge können die erforderlichen Betriebswege und Rettungszufahrten innerhalb der Grenzen des ursprünglichen Planfeststellungsverfahrens angelegt werden. Gleichzeitig geht mit der Änderung der Betriebswege und Rettungszufahrten ein Massenmehrbedarf für die Verfüllung der Amtalklinge einher. Dieser kann durch den Mehrausbruch des größeren und sichereren Tunnelquerschnitts gedeckt werden. So ergibt sich die gleiche Flächenausbildung der Schüttung in der Amtalklinge wie im ursprünglichen Planfeststellungsverfahren.
- Für die Betriebsumfahrt am Südportal des Tunnels Himmelsschleife ist eine Abfahrt von und Zufahrt auf die Richtungsfahrbahn Karlsruhe – München geplant, die eine Wendemöglichkeit im Winterdienst schafft. Die Planung wird somit neuesten Sicherheitsstandards gerecht und gewährleistet einen sicheren Betrieb der Tunnel.

1.6 Landschaftsplanung

Wesentliche Änderungen ergaben sich 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. Im Einzelnen führt dies zur Änderung der Zielrichtung einzelner Maßnahmen sowie zum Zeitpunkt der Umsetzung. Arten-schutzrechtlich begründete Ausgleichsmaßnah-men 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 Eingriffs-bewertung angepasst, die Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich erfolgte für das Schutzgut Tiere und Pflanzen verbalargumentativ; das seinerzeit eigens entwickelte Modell war hinfällig. Insgesamt verringert sich aufgrund des Wegfalls der Mautstation und der höher gewichteten Kompen-sationsleistung der Entsiegelung und Rekultivierung versiegelter Flächen 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 Identi-fizierung im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens hinfällig geworden ist.

1.7 Lärmschutz

Durch den Wegfall der Mautstation entsteht kein Mautausweichverkehr mehr. Die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung weist im Prognose-Planfall für 2030 im nachgeordneten Straßennetz deutlich geringere Verkehrsmengen aus. Dies trifft insbesondere auf die ehemalige Albaufstiegstrasse zu. Die neue Verkehrssituation ist Basis sowohl für die notwendig gewordenen Änderungen im Straßenentwurf als auch für die neu erstellte Schalltechnische Untersuchung.

Die neue Untersuchung kommt zu dem Ergebnis,

- dass im Bereich der südlichen Rampe der AS Mühlhausen und der neuen B 466 Teile des Lärmschutzes entfallen können, da die geforderten Grenzwerte der Lärmimmission allein durch Lärmschutzmaßnahmen an der Hauptfahrbahn der A 8 eingehalten werden können. Durch die wesentlich geringere Verkehrsbelastung der Anschlussstelle sind in diesem Bereich keine zusätzlichen Lärmschutz-maßnahmen an der neuen B 466, dem Gegenverkehrsbereich der Abfahrts-rampe aus Richtung Stuttgart und der Anbindung von/nach Mühlhausen mehr notwendig.
- Im Gegenzug ist die Verlängerung der Lärmschutzwand (Gabionenwand) auf dem Lärmschutzwall entlang der A 8 Richtung Gruibingen bis zur Überführung des Wirtschafts-wegs bei Bau-km 10+040 vorgesehen.

1.8 Umstufungskonzept

Neu enthalten in den Planfeststellungsunterlagen ist das Umstufungskonzept, das die künftige Straßennetzgestaltung bezüglicher Baulasttägerschaft aufzeigt:

- Die bisherige Albaufstiegstrasse wird als regionale Erschließungsstraße sowie als leistungsfähige, direkte und ortsdurchfahrtenfreie Umleitungsstrecke für die A 8 zur L 1235 in der Baulast des Landes Baden-Württemberg abgestuft. Die Erschließungsfunktion des alten Albaufstiegs wird durch die vorgesehene Verknüpfung mit der K 1433 südlich von Hohenstadt und eine geplante Umgestaltung der bestehenden Betriebs-zufahrt am Westportal des Lämmerbuckeltunnels zur Verknüpfung mit der L 1236 und K 1431 (nicht Bestandteil der Planunterlagen) unterstrichen.
- Der Albabstieg wird größtenteils zurückgebaut sowie als Wirtschafts- bzw. Forstweg und als Rettungszufahrt zum Südportal des Tunnels Himmelsschleife weiter genutzt. In diesen Abschnitten erfolgt eine Einziehung der A 8. Zwischen der AS Mühlhausen und Gosbach dient die alte Abstiegstrasse künftig als neue B 466.
- Aufgrund der Abstufung der Albaufstiegstrasse zur L 1235 verliert die L 1236 zwischen Wiesensteig und dem Lämmerbuckel ihre Funktion als Landesstraße. Dieser Streckenabschnitt der L 1236 wird deshalb zur K 1431 in der Baulast des Landkreises Göppingen abgestuft.
- Die Verlegung der B 466 zwischen der AS Mühlhausen und Gosbach bedingt, dass der bisherige Abschnitt der B 466 zur L 1217 abgestuft wird.
- Die einstige Zufahrtsrampe zur AS Mühlhausen ab der B 466 alt bzw. L 1217 wird zur L 1200 umgewidmet.

Dieses Konzept wurde im Vorfeld mit dem Landkreis abgestimmt. Hintergrund ist die Bereitschaft des Bundes und des Landes, den bestehenden Albaufstieg als ortsdurchfahrtsfreie Entlastungsstraße zu erhalten. Dadurch lassen sich Störungsfälle künftig ohne wesentliche Belastungen für die Städte und Gemeinden in der Raumschaft regeln. Der Landkreis Göppingen und alle Kommunen begrüßen diese zusätzliche Infrastruktur (vgl. hierzu Beratungsunterlage 2016/150 vom 27.09.2016). Der Landkreis Göppingen erklärt sich in diesem Zusammenhang im Vorfeld grundsätzlich bereit, einem Umstufungskonzept zuzustimmen. Die Zustimmung ist jedoch mit klaren Forderung bezüglich der Abstufung der L 1236 (Westerheimer Steige, Markung Wiesensteig) in der Stellungnahme des Landkreises zum Planfeststellungsverfahren zu verknüpfen. Der Landkreis erwartet die grundsanierte Übergabe und umfassende Hangsicherungsmaßnehmen durch das Land vor der Übernahme in die Baulast (vgl. hierzu die Ausführungen unter II.2.6, Umstufungskonzept)

2 Stellungnahme des Landkreises Göppingen

2.1 Grundsätzliches

Der Neubau des Albaufstiegs der A 8 stellt für den Landkreis Göppingen neben dem Weiterbau der B 10 bis Geislingen/Ost die wichtigste Infrastrukturmaßnahme im Straßenbau dar. Der 6-streifige Ausbau der europäischen Achse zwischen Karlsruhe und München ist aufgrund der dramatisch gestiegenen Verkehrsbelastung (2014: rd. 70.500 Fahrzeuge/Tag) und des hohen Schwerlastanteils (rd. 17%) zwingend. Die geteilte Strecke zwischen Mühlhausen und Hohenstadt wird dem hohen Verkehrsaufkommen schon lange nicht mehr gerecht und führt zur Situation eines Flaschenhalses, der starke Ausweichverkehre auf das nachgelagerte Straßennetz verursacht. Die Bundesautobahn verknüpft den Landkreis auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene mit dem Rheintal, dem Großraum Stuttgart (insbesondere Filder), Ulm/Bodensee und der Metropolregion München.

Der Landkreis Göppingen begrüßt die Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens ausdrücklich. Damit wird einer langjährigen Forderung aus der gesamten Raumschaft Rechnung getragen. Als vorteilhaft erweist sich die Aufgabe der ursprünglich geplanten Sondermaut für diesen Streckenabschnitt. Darin wurde bisher ein hohes Risiko für die Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmern gesehen. Für die betroffenen Kommunen wurden Nachteile durch Mautausweichverkehre befürchtet, die sich durch den dafür vorgesehenen mautfreien „Bypass“ über die bisherige Albaufstiegstrasse (mit Begegnungsverkehr) nicht vollständig hätten abbilden lassen. Ausweichverkehre werden sich auf Grundlage der 2. Planänderung in begrenztem Umfang künftig auf Störfälle im Bereich der Neubaustrecke beschränken und führen deshalb zu einer wesentlichen Entlastung der Ortsdurchfahrten in den Gemeinden.

Insbesondere wird begrüßt, dass

- aufgrund des Verzichts auf die Anlage einer stark aufgeweiteten klassischen Mautstation die Flächenneuversiegelung auf wertvollen Böden deutlich reduziert werden konnte und
- durch die neu jeweils dreistreifige Ausbildung der Tunnelröhren mit zusätzlichen Standstreifen sowohl der Verkehrsfluss im Wartungs-/Störfall deutlich verbessert als auch die Verkehrssicherheit im Regelbetrieb durch die Anpassung an die neuesten Richtlinien generell optimiert wird.

Die Akzeptanz der Maßnahme in der Bevölkerung wird daher wesentlich erhöht. Der Landkreis Göppingen ist an einem zügigen Abschluss der Planfeststellung und einem entsprechend zeitnahen Baubeginn interessiert um das Gesamtprojekt bis in spätestens zehn Jahren abzuschließen.

Die Diskussion über mögliche Trassenvarianten wurde im Rahmen des Verfahrens in den Jahren 2004/05 umfangreich aufgearbeitet und gewürdigt. Sie war wesentlicher Bestandteil des Erörterungstermins am 27./28.9.2005. Das Festhalten an der Antragstrasse ist daher nur konsequent, zumal diese durch die vorgelegte 2. Planänderung 2018 nochmals deutlich verbessert werden konnte. Der Landkreis Göppingen sieht die erneut entfachte Diskussion über eine mögliche Variante

kritisch, da lediglich von der Verlagerung der Belastungen an andere Stellen auszugehen wäre. Mit der vorgelegten, optimierten Antragstrasse kann das Verfahren aus Sicht des Landkreises Göppingen zügig abgeschlossen und der Bau zeitnah in Angriff genommen werden. Andernfalls wären deutliche Verzögerungen zu erwarten.

Durch den Anfang Oktober 2018 bekannt gewordenen Entscheid des Bundes, auf ein PPP-Projekt zu verzichten und den neuen Albaufstieg der A 8 gänzlich aus dem regulären Haushalt zu finanzieren, erhöhen sich die Chancen auf eine zeitnahe Realisierung des neuen Albaufstiegs. Der Landkreis Göppingen begrüßt diese wichtige Entscheidung ausdrücklich und ist daher an einem zügigen Abschluss des Planfeststellungsverfahrens interessiert, wozu er seine nachdrückliche Unterstützung zusagt.

2.2 Begleitende straßenbauliche Maßnahmen

2.2.1 Verlegung von Kreisstraßen (K1447)

Durch die neue Linienführung der Bundesautobahn muss in Teilbereichen die Kreisstraße 1447 zwischen Widderstall und Drackenstein verlegt werden. Für den zu verlegenden Teilabschnitt wird der Querschnitt RQ 9 (Entwurfsklasse 4) nach den Richtlinien für die Anlage vorn Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012 gewählt. Die Entwurfsklasse 4 kommt für Straßen mit einer Verkehrsbelastung bis 3.000 Kfz/24h und einer Schwerverkehrsbelastung bis 150 Fz/24h in Betracht. Dies entspricht in etwa der aktuellen Verkehrs-belastung.

Der zu verlegende Streckenabschnitt soll sich stattdessen in allen Belangen (Belastungsklasse, Fahrbahnbreite, Bankette, Markierung, Ausstattung, Entwässerung, etc.) am bestehenden Ausbaustandard der Kreisstraße vorher und nachher orientieren. Die Streckencharakteristik darf sich auf dem zu verlegenden Abschnitt nicht verändern. Es wird davon ausgegangen, dass die Kosten entsprechend der Veranlassung vom Bund getragen werden.

Im Gosbachtal wird die K 1447 für die Gründung eines Pfeilerpaares der geplanten Gosbachtalbrücke (Unterlage 151 c, lfd. Nr. 76c) verlegt. Der zu verlegende Streckenabschnitt soll sich in allen Belangen (Belastungsklasse, Fahrbahnbreite, Bankette, Markierung, Ausstattung, Entwässerung, etc.) am bestehenden Ausbaustandard der Kreisstraße vorher und nachher orientieren. Die Streckencharakteristik darf sich auf dem zu verlegenden Abschnitt nicht verändern. Es wird davon ausgegangen, dass die Kosten entsprechend der Veranlassung vom Bund getragen werden.

Zum dauerhaften Schutz von Amphibien wird im Zuge der Verlegung der Kreisstraßen eine Schutzeinrichtung bzw. eine Querung für Amphibien gebaut (Unterlage 151 c, lfd. Nr. 146). Die Art und Weise dieser Amphibienschutzmaßnahmen ist mit der Straßenbauverwaltung des Landkreises eng abzustimmen. Es wird davon ausgegangen, dass die Kosten entsprechend

der Veranlassung vom Bund getragen werden. Die erhöhten Erhaltungs- und Unterhaltungskosten sind abzulösen. Zur Entwässerung von Freiflächen wird eine neue Entwässerungsleitungen DN 1400 unter der K 1447 (Unterlage 151c, lfd. Nr. 72) verlegt, die nach Fertigstellung in die Baulast des Landkreises übergeht. Es wird davon ausgegangen, dass die Kosten entsprechend der Veranlassung vom Bund getragen werden. Die erhöhten Erhaltungs- und Unterhaltungskosten sind abzulösen.

Für die Herstellung des Drackensteintunnels in offener Bauweise muss die K 1447 für die Bauzeit provisorisch umgelegt werden (Unterlage 151 c, lfd. Nr. 89 c). Der zu verlegende Streckenabschnitt soll sich in den wesentlichen Belangen der Verkehrssicherheit (Fahrbahnbreite, Bankette, Markierung, Ausstattung, Entwässerung etc.) am bestehenden Ausbaustandard der Kreisstraße vorher und nachher orientieren.

Die Streckencharakteristik darf sich auf dem provisorisch zu verlegenden Abschnitt nicht verändern. Die Wiederherstellung der K 1447 hat sich am vorhandenen Ausbaustandard des gesamten Streckenabschnitts zu orientieren.

2.2.2 Anbindung K 1433

Zur verkehrsgerechten Anbindung der K 1433 an den alten Albabstieg wird an der Kreisstraße eine Linksabbiegespur mit entsprechender Verziehungs-, Verzögerungs- und Aufstellstrecke (Unterlage 151c, lfd. Nr. 125 c) angebaut. Die Ausführungsplanung ist mit der Straßenbauverwaltung des Landkreises eng abzustimmen.

Grundsätzlich sollen vor Baubeginn mit dem Landkreis für Maßnahmen, die Kreisstraßen betreffen, entsprechende Vereinbarungen und Nutzungsverträge abgeschlossen werden. Diese regeln die jeweilige Art der Ausführung sowie die Kosten und Folgekosten.

2.3 Anschlussstelle (AS) Hohenstadt (bei Widderstall)

Die Ausleitung auf die neue Bedarfsumleitung („Bypass“) im Zuge der neuen Landestraße (heutiger Albaufstieg) auf Höhe Widderstall ist als Halbanschluss mit der Bezeichnung AS Hohenstadt vorgesehen mit Zufahrt vom nachgeordneten Netz in Fahrtrichtung München, Abfahrt ins nachgeordnete Netz aus Fahrtrichtung München, nicht jedoch von und nach Stuttgart. Diese Relation wird über den „Bypass“ (künftige Landesstraße im Zuge des heutigen Albaufstiegs) mit Auf- bzw. Abfahrt am AS Mühlhausen abgebildet, der entsprechende Anschlüsse erhält.

Für die sich stark entwickelnde Raumschaft wäre ein funktionsgerechter Vollanschluss des nachgeordneten Straßennetzes an die Autobahn A 8 unabhängig von den aktuellen und prognostizierten Verkehrszahlen deutlich vorteilhafter. Der prosperierende Raum auf der Albhochfläche wird durch den künftigen IRE-Bahnhof „Laichinger Alb“ bei Merklingen und die gewerbliche

Entwicklung perspektivisch weiter wachsen und dadurch zusätzlich erhöhte Verkehrsmengen im Zulauf auf die neuen Infrastrukturen bewältigen müssen. Durch die autobahnbegleitend vorhandenen Kreisstraßen ließe sich eine Zu- und Abfahrt in das nachgeordnete Straßennetz aus Fahrtrichtung Stuttgart über die K 7324 und eine Zufahrt in Fahrrichtung Stuttgart über die K 7407 oder K 1447 im Zuge der ohnehin erforderlichen Baumaßnahmen sehr einfach und daher mit vergleichsweise überschaubarem finanziellen Aufwand realisieren. In jedem Fall ist der bestehende Autobahnanschluss in Merklingen durch einen leistungsfähigen Ausbau an die deutlich erhöhten Verkehrsmengen anzupassen.

2.4 Rückbau des Albabstiegs und Folgenutzung

Der Landkreis Göppingen begrüßt die angestrebten Rückbaupläne im Zuge des Albabstiegs, da die schützenswerte Substanz späteren Generationen erhalten bleibt. Mit der bisherigen A8, der Schnellbahnstrecke Stuttgart-Ulm und dem künftigen Neubau des Albaufstiegs hat sich der Bereich zwischen Aichelberg und Merklingen zu einer Verkehrsachse von historischer Bedeutung entwickelt. Bisher gibt es für den Radverkehr allerdings noch keine durchgängige Verbindung vom Voralbgebiet auf die Albhochfläche. Auch vom Oberen Filstal kann nur hinter Wiesensteig der Albtrauf in geeigneter Form überwunden werden.

Nach der vorliegenden Planung soll der alte Albabstieg nach umfangreichen Rückbaumaßnahmen weiterhin als Wirtschafts- und Forstweg sowie als Rettungszufahrt zur Verfügung stehen. Der Landkreis spricht sich darüber hinaus dafür aus, diese Trasse künftig als Radwegeverbindung zwischen Hohenstadt und Gosbach zu nutzen und dies bei der Ausgestaltung entsprechend zu berücksichtigen. Auf diese Weise könnte kostengünstig und mit attraktiver Führung ein wichtiger Lückenschluss realisiert werden. Die bisher geplante Verbindung zwischen Aichelberg und Mühlhausen wird weitgehend auf wassergebundenen Decken verlaufen. Je nach Steigungsverhältnissen sollte jedoch über eine Asphaltierung nachgedacht werden, da wassergebundene Decken an Steigungsstrecken ungeeignet für den Radverkehr sind.

Aktuell plant die Landkreisverwaltung einen weiteren Lückenschluss zwischen Mühlhausen-Gruibingen-Aichelberg über die Grünbrücke der A 8 und das Deutsche Haus. In Zusammenhang mit der rückzubauenden Trasse wäre es möglich, eine durchgängige Routenführung zwischen dem Albvorland und der Albhochfläche zu schaffen. Die touristische Route soll unter der Thematik „Albaufstieg: gestern – heute – morgen“ vermarktet werden.

2.5 Brandschutz/Sicherheitskonzept

Bei der Anhörung im Jahr 2005 wurde von der Landkreisverwaltung und von den betroffenen Kommunen dargelegt, dass im Hinblick auf die Sicherheit im Brandfall (Lösch- und technischen Rettungsmaßnahmen) die örtlichen Feuerwehren für Einsätze in den geplanten Tunnelanlagen nicht ausgelegt sind bzw. dass sie hierzu aus personeller und technischer Sicht nicht in der Lage sind. Dies betrifft sowohl die gesamte Bauzeit (Rohbau- und Ausbauphase) als auch die Betriebsphase. Für die Bauzeit ist daher eine entsprechend leistungsfähige Rettungswehr (Rettungseinheit bzw. Grubenwehr/Rettungswehr) aufzustellen und vom Vorhabenträger zu unter-halten.

Durch die vorliegende 2. Planänderung dieses Streckenabschnittes ist durch den Regelquerschnitt RQ36 T mit Standstreifen in den Tunneln eine Verbesserung der Situation für die Rettungskräfte eingetreten. Hierdurch verbessert sich die Möglichkeit der Anfahrt für Polizei und Hilfsdienste im Einsatzfall. Auch durch die Neufassung der Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) in der Ausgabe 2006 sind Verbesserungen eingetreten. Weiterhin wurden seither Papiere (Hinweise) des Landes veröffentlich, die sich im Hinblick auf den Bau der Schnellbahntrasse mit untertägige Baustellen beschäftigen, die jedoch auch für Baustellen für Straßentunnel anzuwenden sind.

Der Landkreis verweist auf seine grundlegende Stellungnahme aus dem Jahr 2005. Hierzu wird ergänzend und konkretisierend ausgeführt:

2.5.1 Für die Sicherheit während der gesamten Bauzeit (Rohau- und Ausbauphase, also bis zur Inbetriebnahme) ist das erforderliche Sicherheitskonzept mit den Feuerwehren abzustimmen. Sicherheitsvorschriften bzw. die Hinweise der baden-württembergischen Ministerien sind zu beach-ten.

2.5.2 Während der Bauzeit ist nach Erreichen einer Eindringtiefe von 200 m bzw. nach den Vorgaben anderer hierfür zuständigen Stellen (z. B. des Landesbergamtes) eine Rettungseinheit zu stellen. Wir verweisen diesbezüglich auf die „Gemeinsame Empfehlungen des Ministeriums für Inneres, Digitalisierung und Migration, des Ministeriums für Verkehr und des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zur Errichtung von Rettungseinheiten und deren Zusammenarbeit mit den Feuerwehren in Hohlraum- und Tunnelbaustellen in Baden-Württemberg vom 04.Oktober 2016“ und auf die „Gemeinsame Hinweise des Innenministeriums, des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur und des Ministeriums für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Senioren zur Sicherheit in Hohlraum- und in Tunnelbaustellen in Baden-Württemberg vom 07. Januar 2014“.

2.5.3 Bei Planung, Bau und Betrieb der Tunnelanlagen ist die Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) in der nunmehr aktualisierten Fassung umzusetzen.

2.5.3.1 Das nach Abschnitt 0.4 der RABT 2006 erforderliche Gesamtsicherheits-

konzept ist im Antrag (2. Planänderung) nicht enthalten. Eine Prüfung ist aus Sicht der Feuerwehren daher nur unzureichend und unvollständig möglich. Wir gehen davon aus, dass ein Gesamtsicherheitskonzept erstellt wird und die besondere Charakteristik des Gesamtprojektes nach Abschnitt 0.5 der RABT 2006 ausreichend berücksichtigt wird. Hierzu gehören z. B. die schwierigen topographischen Verhältnisse, die Aneinanderreihung von Tunnel- und Brückenbauwerken sowie die eingeschränkte Leistungsfähigkeit der Feuerwehren für eine Brandbekämpfung in den Tunnelanlagen. Eine Brandbekämpfung in der Betriebsphase des Tunnels erfordert zwingend den Einsatz mehrerer Gemeindefeuerwehren auf verschiedenen Anfahrtswegen. Aufgrund der besonderen Situation der Feuerwehren sind die für einen Einsatz erforderlichen technischen und baulichen Gegebenheiten mit den Feuerwehren im Rahmend es Gesamtsicherheitskonzeptes abzustimmen. Hierbei können sich ggf. erweiterte Anforderungen ergeben. Unabhängig vom noch zu erstellenden Gesamtsicherheitskonzept sind aus unserer Sicht nachstehende Punkte der RABT 2006 mindestens wie nachfolgend beschrieben zu beachten.

2.5.4 Aufgrund der besonderen räumlichen Situation mit den beiden Tunneln und der dazwischenliegenden Brücke ist auf Grund dieser schwierigen räumlichen Situation für den Gesamtbereich eine gegenüber der Mindestausstattung erweiterte Technik zu installieren. Bei einem Schadensereignis in einem Tunnel ist daher auch die lichttechnische Anlage vor dem gegebenenfalls in Fahrtrichtung davor liegenden Tunnel zu betätigen, um den Einsatzfahrzeugen eine sichere und zügige Anfahrt überhaupt zu ermöglichen. Dies ist in einer Gesamtplanung festzulegen und aufeinander abzustimmen.

2.5.5 Als Grundlage für die Bemessung der Lüftungssysteme im Brandfall alleine schon aufgrund der gefahrenen Lkw-km pro Tag und Röhre wird von einer anzusetzenden Brandleistung von 100 MW ausgegangen. Die Auflistung weiterer Argumente für diesen Ansatz können, soweit dies im Gesamtsicherheitskonzept nicht berücksichtigt ist, bei Bedarf nachgereicht werden. Da ein Gesamtsicherheitskonzept nicht vorgelegt wurde, ist noch darzulegen, weshalb auf eine Rauchabsaugung über die Zwischendecke verzichtet wurde, welche z. B. bei täglich stockendem Verkehr ab einer Tunnellänge von 1200 m erforderlich wäre. Da ein Gegenverkehr ebenfalls planerisch ermöglicht werden soll (was aus den geplanten Mittelstreifenüberfahrten hervorgeht), wäre auch hier eine Rauchabsaugung über Zwischendecke erforderlich.

2.5.6 Um eine Rauchausbreitung in die nicht betroffene Tunnelröhre zu verhindern müssen die Querstollen als Schleuse ausgeführt werden. Zur Ausbildung einer Schleusenfunktion sind je Querstollen zu beiden Tunnelröhren je ein feuerbeständiges Brandschutztor bzw. entsprechende Türen einzubauen.

2.5.7 Die Unterlagen zeigen nur den Querschnitt eines befahrbaren Querstollens.

Sofern nicht alle Querstollen befahrbar ausgeführt werden, muss dies mindestens bei einem Querstollen je Tunnel (in Tunnelmitte) vorgesehen werden.

2.5.8 Die Feuerwehren in der Raumschaft (Hohenstadt, Drackenstein, Mühlhausen, Bad Ditzenbach, Wiesensteig und Gruibingen sowie kreisübergreifend aus Merklingen und Laichingen) sind allesamt in die Einsatzplanung für das Objekt einzubeziehen. Hierzu müssen alle vorgenannten Wehren über Einsatzfahrzeuge und Ausrüstung verfügen, die gegenüber den sonstigen örtlichen Erfordernissen leistungsfähiger und für derartige Einsätze geeignet sind. Für die Mehraufwendungen, die sich hieraus ergeben, sind vom Betreiber bzw. Straßenbaulastträger zu tragen.

2.5.9 Die technische Ausrüstung bei den betroffenen Feuerwehren ist in Anlehnung an die „Empfehlung zur Einsatztaktik in Straßentunneln vom Oktober 2014“ des Arbeitskreises Tunneleinsatz Baden-Württemberg mit den mindesten Anforderungen bei einem Tunnelbrand zu erhöhen. Das detailliert erforderliche Einsatzmaterial ist im Laufe der Einsatzplanung mit den Feuerwehren abzustimmen.

2.5.10 Wir begrüßen ausdrücklich die Zu- und Abfahrt am Portal Süd des Tunnels Himmelschleife und halten derartige Zufahrten aufgrund der Besonderheiten durch die Tunnel- und Brückenbauwerke für zwingend erforderlich. Eine vergleichbare Zufahrt sollte auch am Portal Nord des Tunnels Himmelsschleife geschaffen werden.

2.5.11 Unmittelbar an den Portalen sind Löschwasserentnahmestellen vorzusehen. Eine manuelle Auslösung der Druckerhöhungspumpen muss durch die Feuerwehren möglich sein. In den Tunnelbauwerken ist auf eine ausreichende Löschwasserversorgung zu achten. Der Druck im Löschwassersystem von mindestens 6 bis maximal 10 bar muss bei allen Betriebszuständen, die sich aus dem Einsatzbetrieb der Feuerwehren ergeben können, eingehalten werden. Die Anlagen sind mit einer hohen Verfügbarkeit und entsprechend technisch redundant auszuführen.

2.5.12 Im gesamten Bereich der Tunnelanlagen ist eine sichere Funkverbindung für Einsatzfahrzeuge und tragbare Funkgeräte der Feuerwehren, des Rettungsdienstes und der Polizei sicherzustellen (übergeordneter Funkverkehr und Einsatzstellenfunk).

2.5.13 Die Feuerwehr muss die Möglichkeit haben, die komplette Videoüberwachung der Tunnelanlagen im Bereich der Einsatzleitung auszuwerten. Die Informationen hinsichtlich des zu erwartenden Schadenumfanges müssen bereits den anfahrenden Rettungskräften bekannt sein, da hiervon die Anfahrtstrecken abhängen.

2.5.14 In den Tunnelröhren muss eine akustische Warnanlage installiert sein, durch die die Personen im Tunnel individuell angesprochen und gewarnt werden können. Hierzu ist eine Bedienstelle für die Feuerwehr an einer

geeigneten Stelle erforderlich.

2.5.15 Die Ausstattung der Betriebsräume und die Bedienung der Unterzentralen und der Hauptzentrale sind in der weiteren Planung mit der Feuerwehr abzustimmen. Eine Hauptzentrale am Nordportal des Tunnels Drackenstein ist aus einsatztaktischer Sicht äußerst und im Einsatzfall nicht schnell genug erreichbar. Der Standort der Tunnelwarte z. B. für die Videoüberwachung, für Durchsagen über das Lautsprechersystem usw. muss die einsatztaktischen Möglichkeiten der Feuerwehren berücksichtigen und ist daher zwingend abzustimmen. Um bereits die Anfahrt von Einsatzkräften zu koordinieren ist eine Videoüberwachung im Einsatzfall an mindestens zwei Feuerwachen erforderlich.

2.5.16 Die Auslegung der verkehrstechnischen Einrichtungen muss die Besonderheiten des Objektes berücksichtigen und ist mit den Hilfsdiensten abzustimmen. Hierbei sind die besonderen Anforderungen durch den Einsatz mehrerer Feuerwehren über verschiedene Anfahrtswege sowie die Vermeidung von Umleitungs- und Schleichverkehr während der ersten Phase eines Einsatzes besonders zu beachten.

2.5.17 Für den Einsatzfall ist eine Beleuchtung der Tunnelvorfelder erforderlich.

2.5.18 Ein sich aus Abschnitt 7.2 der RABT 2006 ergebendes Rückhaltebecken für Schadflüssigkeiten mit einem Stauvolumen von ca. 100 m³ sollte unabhängig vom Regenrückhaltebecken vorgesehen werden.

2.5.19 Die geplanten Änderungen an der Anschlussstelle Mühlhausen verschlechtern die erforderliche Anfahrtsmöglichkeit der Feuerwehr zum Ulmer Portal des Lärmschutztunnels Gruibingen. Durch die Aufschüttung des Lärmschutzwalls verschlechtern sich die Sichtverhältnisse und eine Anfahrt entgegen der Fahrtrichtung ist in der ersten Phase des Einsatzes nicht mehr möglich. Eine Anfahrtsmöglichkeit an das Südportal im Einsatzfall ist zu prüfen.

2.6 Umstufungskonzept

Die in den Unterlagen dargestellte künftige Straßennetzgestaltung (siehe Zusammenfassung unter II. 1) entspricht dem mit dem Landkreis Göppingen auf Fachebene 2016 abgestimmten Umstufungskonzept (vgl. hierzu Beratungsunterlage 2016/150 vom 27.09.2016). Diesem wird grundsätzlich zugestimmt.

Der Erhalt der Westerheimer Steige als qualifizierte Straße ist aus Sicht der Städte und Gemeinden zwingend. Die Landkreisverwaltung könnte sich alternativ eine Gemeindeverbindungsstraße oder auch den Rückbau zum reinen Wirtschaftsweg vorstellen. Diese Haltung lässt sich vor Ort aufgrund des Widerstands der Städte und Gemeinden jedoch nicht durchsetzen. Um das gesamte Konstrukt einer qualifizierten Ausweichstrecke im Zuge des heutigen Albaufstiegs („Bypass“ als künftige Landesstraße L 1235) und verbesserter Anschlüsse an die Bundesautobahn A 8 nicht zu gefährden, trägt der Landkreis den 2016 ausgearbeiteten

Kompromiss mit, der die Übernahme der Westerheimer Steige in die Baulast des Landkreises Göppingen als künftige Kreisstraße K 1431 vorsieht. Voraussetzung dafür ist die Übergabe durch das Land in grundsanierter Form einschließlich der erforderlichen Hangsicherungen auf Kosten des Landes.

3 Stellungnahmen der Fachämter (zur Kenntnis)

Im Rahmen der 2. Planänderungen sind die Unteren Staatlichen Verwaltungsbehörden aufgefordert, Fachstellungnahmen abzugeben. Diese unterliegen nicht der Beschlussfassung durch den Kreistag, werden im Rahmen dieser Beratungsunterlage unter II. 3 aber ergänzend zur Kenntnis gegeben. Die Fachbehörden haben ihre Stellungnahmen durch konstruktive Vorschläge für die erforderlichen Maßnahmen ergänzt.

3.1 Stellungnahme des Umweltschutzamts

3.1.1 Abteilung 22.1, Wasser und Boden:

Grundwasserschutz

Allgemeine Grundwasserbelange

Durch die geplanten Tunnelbauwerke wird bauzeitlich und dauerhaft in Grundwasservorkommen eingegriffen (Ab- und Umleitung von Grundwasser). Es wird davon ausgegangen, dass die hierfür erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst werden.

Die zur Minimierung und Vermeidung von Beeinträchtigungen während der Bauzeit bzw. zur Wiederherstellung der Grundwasserverhältnisse nach Beendigung der Bauarbeiten vorgesehenen bautechnischen Maßnahmen sind noch detailliert darzustellen und dem Landratsamt Göppingen rechtzeitig vor Baubeginn zur Abstimmung vorzulegen.

Grundsätzlich muss sich nach Fertigstellung der Tunnelbauwerke der ursprüngliche Grundwasserhaushalt wieder einstellen.

Trinkwassergewinnungsanlage „Krähensteigquelle“

Die Trinkwassergewinnungsanlage „Krähensteigquelle“ ist während sämtlicher Baumaßnahmen, welche innerhalb deren Einzugsbereich stattfinden, vom öffentlichen Trinkwassernetz zu nehmen. Konkret sind dies mindestens die gesamte Bauzeit des Tunnels „Drackenstein“ sowie die Bauarbeiten am südöstlichen Ende der Gostalbrücke.

Die Stilllegung der Krähensteigquelle ist rechtzeitig vor Beginn sämtlicher Arbeiten an Gostalbrücke/Tunnel Drackenstein mit dem Landratsamt Göppingen abzustimmen.

Die Möglichkeit einer Wiederinbetriebnahme kann erst nach Abschluss der o. g. Baumaßnahmen geklärt werden. Das Landratsamt Göppingen ist an dieser Entscheidungsfindung zu beteiligen.

Grundwassermonitoring

Das Messprogramm zur hydrogeologischen Beweissicherung umfasst regelmäßige qualitative bzw. quantitative Erfassungen verschiedener grundsätzlich genutzter und nicht genutzter Quellfassungen sowie von Grundwassermessstellen. Der vorgesehene Mindestbeobachtungszeitraum beträgt ein hydrologisches Jahr vor Baubeginn bis ein hydrologisches Jahr nach Bauende.

Das Messprogramm ist dem Landratsamt Göppingen hinsichtlich der ausgewählten Messstellen, der jeweils zu untersuchenden Parameter sowie der konkreten zeitlichen Dauer rechtzeitig vor Baubeginn zur Abstimmung vorzulegen.

3.1.2 Oberirdische Gewässer/ Hochwasserschutz

Wasserrechtliche Tatbestände

Folgende wasserrechtlich relevante Tatbestände, welche die Oberflächengewässer betreffen, liegen für die Antragsvariante vor:

- Gewässerausbau nach § 68 WHG

  - bauzeitige Verlegung der Fils und des Hohlbachs im Zusammenhang mit dem Ersatzneubau des derzeitigen Albaufstiegs (zukünftig L 1235)
  - Verlegung des Schönbachs im Bereich der geplanten Anschlussstelle Mühlhausen (Schutzmaßnahme S 11)
  - Herstellung einer rauen Rampe im Mündungsbereich des Hohlbachs (Schutzmaßnahme S 14)
  - Ausbau der Amtalklinge im Zusammenhang mit der „Auffüllung Amtalklinge“, neuer naturnaher Graben (Schutzmaßnahme S 11) und Kaskaden ins Gosbachtal

- Anlagen in, an über oder unter einem Gewässer nach § 36 WHG iVm § 28 WG

  - Gosbachtalbrücke (Bauwerk [BW] 7424 607)
  - Filstalbrücke (Fils und Hohlbach BW 7424 605)
  - Ersatzneubau Filsbrücke (BW 7424 643)
  - Ersatzneubau Hohlbachbrücke (BW 7424 644)
  - Neubau Schönbachbrücke (BW 7424 604)
  - 3 Durchlässe im Bereich der Amtalklinge
  - 3 Behelfsbrücken über die Fils und eine provisorische Brücke über den Schönbach
  - Querung der Gos mit zwei Entwässerungsleitungen und einem Stromkabel

- Gewässerbenutzung: dauerhaftes Einleiten von Stoffen in ein Gewässer nach §

9 WHG für die Entwässerung der Neubaustrecke

- Regenklärbecken (RKB)/Regenrückhaltebecken (RRB) „Fils“
- RKB/RRB „Hohlbach West“
- RKB/RRB „Hohlbach Ost“ bzw. bauzeitiges Einleiten aus den beiden Tunnelbaustellen nach der Vorbehandlung
- Einleiten der Tunnelwässer (Grundwasser, Baustellenwasser)

Im Zusammenhang mit den oben genannten Anlagen an den Gewässern Fils und Hohlbach (Brücken, Behelfsbrücken Ersatzneubauten) sind jeweils auch Genehmigungen für Anlagen in Überschwemmungsgebieten nach § 78a WHG iVm § 65 WG erforderlich.

Sämtliche vorstehenden wasserrechtlich relevanten Tatbestände sollen durch die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses mit genehmigt werden. Es fehlen zu den einzelnen wasserrechtlichen Tatbeständen Detailpläne. In den Unterlagen enthalten sind lediglich allgemeine Aussagen oder Prinzipskizzen

Folgende Nebenbestimmungen sollen aus Sicht des Fachbereichs oberirdische Gewässer/Hochwasserschutz in den Planfeststellungsbeschluss übernommen werden:

Nebenbestimmungen Gewässerausbau und Anlagen am Gewässer

a) Für sämtliche Gewässerausbaumaßnahmen nach § 68 WHG (Schutzmaßnahmen S 11 – naturnahe Verlegung des Schönbachs und der Amtalklinge, Schutzmaßnahme S 14 Herstellung raue Rampe im Mündungsbereichs des Hohlbachs) sind mindestens 6 Monate vor Baubeginn Ausführungspläne der unteren Wasserbehörde beim Landratsamt Göppingen vorzulegen und mit dieser einvernehmlich abzustimmen. Die Ausführungspläne beinhalten mindestens Lageplan, Längsschnitt, repräsentative Querschnitte mit Bepflanzung im entwickelten Zustand, Aussagen zur Sicherung von Sohle und Böschungen (eingesetztes Gesteinsmaterial und Gesteinsgröße), Angaben zu Abgrabungen und Auffüllungen. Die Ausführungspläne müssen unter Beachtung der wasserwirtschaftlichen Grundsätze (vgl. § 6 WHG und § 12 WG) dem jeweiligen Stand der Technik entsprechen und wie beantragt naturnah erfolgen.

b) Bei sämtlichen Anlagen am Gewässer nach § 36 WHG iVm 28 WG sind mindestens 6 Monate vor dem geplanten Baubeginn beurteilungsfähige Ausführungspläne der unteren Wasserbehörde beim Landratsamt Göppingen vorzulegen. Die gilt sowohl für die geplanten Leitungskreuzungen der Gos mit Entwässerungs- und Stromleitungen, als auch für die Brücken und Durchlässe. Bei der Ausarbeitung der Unterlagen ist jeweils die DIN 19661, Teil 1 (Wasserbauwerke, Teil 1 Kreuzungsbauwerke) zu beachten. U.a. darf durch die Bauwerke die gewässerökologische Durchgängigkeit nicht unterbunden werden. Für beide Ersatzneubauten Filsbrücke (BW 7424 643) und Hohlbachbrücke (BW 7424 644) innerhalb eines rechtskräftigen Überschwemmungsgebietes ist neben den Detailausführungsplänen auch durch ein Fachbüro ein hydraulisches Gutachten mit Wasserspiegellagenberechnungen vorzulegen, bei welchem der Nachweis erfolgt, dass ein umfangs-, wirkungs- und funktionsgleicher Ausgleich

des verlorengehenden Retentionsraumes erbracht wird und dass durch die Ersatzneubauten keine nachteilige Veränderung der Wasserspiegellage für Ober- und Unterlieger zu besorgen ist.

c) Während der Bauzeit sind alle Hilfseinbauten in Gewässernähe, wie Fangdämme, Spundungen, Lehrgerüste und dergleichen so herzustellen, dass der Hochwasserabfluss nicht behindert wird. Die Hilfseinbauten in und entlang der Gewässer sind sofort nach Gebrauch zu entfernen.

d) Im Gewässerrandstreifen (10 m gemessen ab der Böschungsoberkante) und in den festgesetzten Überschwemmungsgebieten (HQ100-Bereiche) ist eine Zwischenlagerung von Baumaterialien bzw. von Aushubmaterial nicht erlaubt.

e) Der Baubeginn und die Fertigstellung der Gewässerverlegungen, Umgestaltungen und der wasserbaulichen Anlagen sind der unteren Wasserbehörde schriftlich anzuzeigen. Nach Fertigstellung ist ein Antrag auf Überprüfung und Abnahme bei der unteren Wasserbehörde zu stellen. Für die veränderten Gewässerabschnitte in Hohlbach und Fils (Ersatzneubauten mit den erforderlichen Anpassungen im Gewässer) ist mit der Fertigstellungsanzeige eine georeferenzierte Bestandsvermessung (Wprof-Format) vorzulegen, so dass die Hochwassergefahrenkarten des Landes angepasst werden können.

<u>Nebenbestimmungen für die Einleitungen in ein Gewässer nach § 9 WHG</u>

a) Für das bauzeitige Einleiten der Wässer aus den Tunnelbaustellen in die Fils ist eine Vorbehandlung (Absetzbecken mit Neutralisation) erforderlich. Bei allen anfallenden Arbeiten zur Bedienung und Wartung des Absetzbeckens und der Neutralisationsanlage ist geschultes Personal einzusetzen. Der unteren Wasserbehörde ist für das Becken ein Gesamtverantwortlicher sowie dessen Stellvertreter - namentlich mit Telefon während und außerhalb der Dienstzeit - zu benennen. Das Becken mit der Ableitung zur Fils muss zusätzlich einen jederzeit verfügbaren Auffangraum für Leichtflüssigkeiten von mind. 5 m³ aufweisen. Außerdem ist dieses für Havariefälle mit schnellschließenden Absperrvorrichtungen auszurüsten. Sämtliche Absperreinrichtungen sind so zu gestalten, dass sie ohne Einstieg in das Bauwerk betätigt werden können. Ein Detailausführungsplan ist mindestens 6 Monate vor der Bauausführung der unteren Wasserbehörde vorzulegen.

1. Folgende Werte dürfen vor der Einleitung nicht überschritten werden und sind zu überwachen:

Parameter	**Einheit**	**Grenzwert für die bauzeitige Einleitung in die Fils**
Organische Schadstoffe		
Σ CKW	µg/l	10
Σ BTEX	µg/l	10
Σ MKW	µg/l	200
Σ PAK 15 (nach EPA, ohne Naphthalin)	µg/l	0,3

Naphthalin	µg/l	5
Anorganische Schadstoffe		
Arsen	µg/l	10
Cadmium	µg/l	5
Chrom gesamt	µg/l	25
Chromat	µg/l	20
Blei	µg/l	25
Kupfer	µg/l	50
Nickel	µg/l	25
Quecksilber	µg/l	1
Zink	µg/l	300
Sonstige Parameter		
Ammonium	µg/l	1000
Nitrit	µg/l	500
Orthophosphat	µg/l	100
Cyanid (gesamt)	µg/l	15
Sulfid	µg/l	100
Fischgiftigkeit (Ei)	G (Ei)	2
pH-Wert	-	6,5 - 9
Absetzbare Stoffe (Absetz-zeit im Imhofftrichter = 0,5 h)	ml/l	0,5
Abfiltrierbare Stoffe	mg/l	50

Die Einhaltung der vorgenannten Grenzwerte ist sicher zu stellen, zu überwachen und zu dokumentieren. Es ist für die Einleitungsstelle in die Fils ein detailliertes Schutz- und Beweissicherungskonzept zu erarbeiten und mit der unteren Wasserbehörde abzustimmen. Hierbei sollen insbesondere der Untersuchungsumfang bzw. die Beprobungsintervalle festgelegt werden. Im Ablauf der Anlage sind der pH-Wert und die Trübung kontinuierlich zu messen. Für die Trübung wurde in der vorstehenden Tabelle zwar kein Grenzwert festgelegt, aber ab ca. 100 NTU ist davon auszugehen, dass der Grenzwert für die abfiltrierbaren Stoffe (50 mg/l) überschritten wird.

b) Bauüberwachung Gewässerschutz

Für die Durchführung des Vorhabens ist für die gesamte Bauzeit eine Bauüberwachung Gewässerschutz zu stellen. Die mit der Bauüberwachung Gewässerschutz beauftragten Personen sind vor Baubeginn zu benennen. Die erforderliche fachliche Qualifikation ist nachzuweisen

c) Hinsichtlich der dauerhaften Einleitungsstellen aus den RKB/RRB „Fils“, „Hohlbach-Ost“ und „Hohlbach-West“ liegt den Antragsunterlagen lediglich eine Prinzipskizze vor. Zusammen mit den Ausführungsunterlagen der einzelnen Becken (vgl. hierzu Nebenbestimmung Fachbereich Straßenoberflächenentwässerung und Abwasserableitung) sind 6 Monate vor Baubeginn Detailausführungspläne der unteren Wasserbehörde vorzulegen und mit dieser abzustimmen.

d) Sollten sich durch die vorgesehene Straßenentwässerung über die geplanten RKB/RRB Defizite hinsichtlich der Gewässergüte ergeben oder sollte sich in Zukunft herausstellen, dass die jeweilige Anlagengröße (Stichwort Klimawandel) nicht ausreichend ist, so hat der Antragsteller auf Anordnung der unteren Wasserbehörde die Anlagen zur Straßenentwässerung an den jeweiligen Stand der Technik entsprechend anzupassen.

3.1.3 Abwasser

Straßenoberflächenentwässerung und Abwasserableitung

a) Rechtzeitig vor Baubeginn, mindestens aber 6 Monate vorher, sind die Baureifplanung für die Regenklär-, Regenrückhalte- und Versickerbecken sowie die Maßnahmen für die Abwasserreinigung für die beim Tunnelvortrieb anfallenden Wässer mit dem Landratsamt abzustimmen.

b) Die beiden Versickerbecken „Albhochfläche“ und „K 1433“ sind ohne Notentlastung vorgesehen. Es ist deshalb die Auswirkung im Versagensfall darzustellen und für ein schadloses Abfließen zu sorgen.

c) Die geometrischen Abmessungen des RKB „Fils“ erfüllen nicht die Anforderungen der Technischen Regeln zur Ableitung und Behandlung von Straßenoberflächenwasser 1/2008. Mit der Mindesttiefe 2,0 Meter sollte das Becken länger und schmaler werden. Der Bemessungszufluss ergibt sich zu 14,56 * 26,21 = 382 l/s.

d) Sofern der vorhandene Sickerschacht im Bereich der Doline bei der Behelfsausfahrt Hohenstadt nicht zurückgebaut werden kann, ist zufließendes Straßenoberflächenwasser vorzubehandeln.

e) Die Abwasserdruckleitung vom Portal Süd des Tunnel „Drackenstein“ zum Kanalnetz Drackenstein ist so auszubilden, dass keine Geruchsprobleme auftreten können.

f) Die Entleerung der Havariebecken darf im Betriebszustand 2 (Tunnelreinigung) und Betriebszustand 3 (Brandfall) erst nach Freigabe durch die Gemeindeverwaltung Bad Ditzenbach und der Betriebsleitung des Klärwerks Abwasserverband Oberes Filstal Deggingen beginnen.

g) Die Entschlammung und Reinigung der Regenklärbecken hat jährlich zu erfolgen. Sollte sich zeigen, dass diese Notwenigkeit nicht gegeben ist, kann der Turnus verlängert werden.

3.1.4 Bodenschutz/ Altlasten

Seit der 1. Planänderung im Jahr 2005 sind im Bereich des Bodenschutzes und der Eingriffs-/Ausgleichsregelung neue Arbeitsgrundlagen erschienen, die zu berücksichtigen sind.

Aus bodenschutzfachlicher Sicht sind die Ausführungen zum Schutzgut Boden in den Antragsunterlagen nicht ausreichend und ergänzungsbedürftig.

In Kapitel 2 des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) - Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile - sind Ansätze einer Bodenbewertung auf Basis der neuen Bodenkarte 1:50.000 (BK 50) des LGRB enthalten.

Es erscheint aus unserer Sicht sachgerecht, im vorliegenden Fall die maßstabsbedingt relativ grobe BK 50 heranzuziehen. Denn im Projektgebiet ist die im LBP erwähnte großmaßstäbige, auf Informationen der Bodenschätzung beruhende Bodenbewertung auf Grund der relativ großen Grundstücke in der Feldflur und des rasch wechselnden Bodenmusters wenig aussagekräftig.

Der LBP listet auf Basis der BK 50 die in Anspruch zu nehmenden Bodentypen und die Bewertung ihrer Bodenfunktionen auf. Eine Information darüber, wieviel Fläche welches Bodentyps in Anspruch genommen werden soll, fehlt, ist aber unerlässlich, um den Umfang des Eingriffs absehen zu können. Dann würde offensichtlich, dass auf der Albhochfläche in der Karstwanne und dem Trockental südlich von Oberdrackenstein großflächig sehr hoch bewertete Böden beansprucht werden. Es handelt sich hierbei um den Bodentyp Kolluvium: In den Karstsenken wurde Feinerde von den umgebenden Hängen zusammengeschwemmt, so dass ein tiefgründig humoser, steinfreier Boden entstanden ist. Die Mächtigkeit des als Oberboden verwertbaren M-Horizontes kann bis über einen Meter betragen. Damit ändert sich auch die Massenbilanz des Oberbodens in erheblichem Maß. Eine Verwertung zur Bodenverbesserung auf aufwertungsfähigen Ackerböden, die im Zuge der 2. Planänderung gestrichen wurde, kommt wieder ins Spiel.

Im LBP fehlt eine Beschreibung der großflächig beanspruchten Bodentypen in ihren Besonderheiten. Die Steckbriefe zu den Kartiereinheiten der BK 50 würden hierzu eine gute Grundlage liefern. Insbesondere wenn die Eingriffs-/Ausgleichsregelung wie im LBP vorgesehen verbal-argumentativ abgearbeitet werden soll, ist eine aussagekräftige Beschreibung der Böden unerlässlich.

Es wird angeregt, die Eingriffe in den Boden zusätzlich zu der verbal-argumentativen Betrachtung in Anlehnung an die Methodik der baden-württembergischen Ökokonto-Verordnung zu bilanzieren. Dies ist auf Basis der BK 50 mit geringem Aufwand möglich. In den Unterlagen zur 1. Planänderung (2005) war die quantitative Darstellung des Eingriffs in den Boden in den damals gebräuchlichen Hektar-Werteinheiten enthalten und im Ergebnis ein erhebliches Kompensationsdefizit festgestellt worden.

Die Massenbilanz des Oberbodens sollte überarbeitet und um eine Abschätzung des anfallenden kulturfähigen Unterbodens ergänzt werden. Nach Auskunft des Büros Blaser wurden pauschal 20 cm Oberboden-Mächtigkeit angenommen.

Angesichts der auf der Albhochfläche großflächig beanspruchten tiefgründigen Kolluvien ist jedoch mit wesentlich größeren Massen zu rechnen.

Auch der kulturfähige Unterboden sollte Beachtung finden. Er gehört zur durchwurzelbaren Bodenschicht im Sinne des Bundes-Bodenschutzgesetzes und kann im Projekt sinnvoll verwertet werden, zum Beispiel zur Herstellung der Rekultivierungsschicht auf der Verfüllung der Amtalklinge (Gestaltungsmaßnahme G 3), wo die Begründung von Laubwäldern geplant ist. Bei der forstlichen Rekultivierung ist ein mächtiger durchwurzelbarer Boden gefordert.

Als Oberboden sollte bei der Andeckung der aus der Aufstandsfläche der Verfüllung der Amtalklinge gewonnene Waldboden sowie der im Bereich der Tunnelportale anfallende Waldboden verwendet werden. Erfahrungsgemäß ist bei Waldböden ein separater Abtrag des Oberbodens nicht möglich, sondern der geringmächtige stark humose A-Horizont wird gemeinsam mit dem darunter folgenden durchwurzelten kulturfähigen Unterboden abgetragen und verwertet.

Die vorgesehene Andeckung von 50 cm Oberboden auf der Verfüllung wird aus bodenschutzfachlicher Sicht nicht befürwortet. Dieses Material kann im Zuge der Bodenverbesserung auf Ackerböden besser und im Sinne einer Ausgleichsmaßnahme verwendet werden.

Als Ausgleichsmaßnahme für den Boden ist die Rekultivierung von nicht mehr benötigten Straßenflächen, insbesondere der Richtungsfahrbahn München-Stuttgart (Albabstieg) vorgesehen. Dies wird grundsätzlich begrüßt. Allerdings werden mit der vorgesehenen Ausführung (kein Ausbau der Tragschicht, geringmächtiger Auftrag von Oberboden) die Bodenfunktionen nur in geringem Maß wiederhergestellt. Die Arbeitshilfe „Das Schutzgut Boden in der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung“ der LUBW Baden-Württemberg vom Dezember 2012 verlangt für eine fachgerechte Entsiegelung ein Entfernen des Unterbaus und eine Tiefenlockerung des darunter liegenden Bodens. Der Auftrag des Oberbodens und die Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht sollten in einer den natürlichen Verhältnissen in der Umgebung entsprechenden Mächtigkeit erfolgen.

Für den Abschnitt des Albabstiegs im Steilhang des Albtraufs, in dem ein Fahrstreifen rekultiviert wird, ist dies näherungsweise erfüllt. In dem Abschnitt der Richtungsfahrbahn München-Stuttgart auf der Albhochfläche müssten aus der Sicht des Bodenschutzes die Tragschichten ausgebaut und die angrenzenden Böden näherungsweise wieder hergestellt werden. Dies sind auf ca. 3 km Länge im Haidental tiefgründige Kolluvien. Entsprechend kann aus bodenschutzfachlicher Sicht die Entsiegelungsmaßnahme in ihrer vorgesehenen Gestaltung nicht voll anerkannt werden. Im Haidental würde nach der vorliegenden Planung auf der Trasse der zurückgebauten 80 Jahre alten Autobahn ein Heckenstreifen entstehen, der den Verlauf der aufgegebenen Infrastruktur nachzeichnet.

Böden in den Randbereichen der zurückzubauenden Autobahnabschnitte sind zur Beweissicherung auf durch den Autoverkehr emittierte Schadstoffe zu untersuchen, auch wenn die Böden nicht ausgebaut werden, sondern an Ort und Stelle verbleiben. Dabei ist auch ein besonderes Augenmerk auf Bereiche, die besonders

stark mit ablaufendem Straßenwasser beaufschlagt wurden, zu richten.

Es wird angeregt, zu prüfen, ob als Nachfolgenutzung auf den entfallenden und zu rekultivierenden Straßenflächen auf der Albhochfläche anstatt einer naturnahen Sukzession eine Nutzung als Standort von Freiland-Photovoltaikanlagen infrage kommt. Die aufgelassenen Straßenflächen können als Konversionsflächen im Sinne des EEG gelten. Die Nutzung als Photovoltaik-Freiflächenanlage würde sich auch gut mit der vorgesehenen „Einfach-Rekultivierung“ ohne Ausbau der Tragschichten vertragen. Falls die Untersuchung der Böden im Nahbereich der alten A 8 Schadstoffbelastungen ergibt, die die landwirtschaftliche Nutzung einschränken, würde sich eine Nutzung für Freiflächen-Photovoltaik auch in diesen Bereichen anbieten.

Im Projektgebiet gibt es mehrere Vorkommen von Böden, die die Bodenfunktion „Archiv der Natur- und Kulturgeschichte“ in besonderem Maß erfüllen. Dazu gehört auf der Albhochfläche der Bodentyp „Stark humoses Kolluvium und Kolluvium über Braunerde“ (Kartiereinheit q51 der BK 50), in der gemäß BK 50 oft schwarz gefärbte fossile Humushorizonte im Unterboden vorkommen. In diesem Bereich liegt auch eine Urkunde der Kulturgeschichte: der römerzeitliche Alblimes quert die Autobahn-Trasse. Auch in der Baugrube Pfaffenäcker der Schnellbahn wurde die Römerstraße des Alblimes angeschnitten.

Im Gostal wird für die BE-Flächen unter der Brücke eine Kalktuff-Barre beansprucht. Hier hat sich durch Kalkabscheidung aus dem Gewässer eine ca. 10 m hohe Steilstufe im Längsgefälle des Tals entwickelt, die kaum durch menschliche Eingriffe verändert vorliegt und im Zuge der Bauarbeiten unweigerlich stark beeinträchtigt wird. Es wird vorgeschlagen, zum Ausgleich eine Aufwertung von durch Kalktuff geprägten Flächen vorzusehen.

Es wird angeregt, als Ausgleichsmaßnahme eine Aufwertung des flächenhaften Naturdenkmals „Unterdrackensteiner Tuffsteinfels mit Höhlen“ zu prüfen. Seit einigen Jahren werden in unmittelbarer Nähe des Wasserfalls Müllablagerungen aus einer erodierenden Steilböschung ausgespült und gelangen in das durch Sinterterrassen geprägte Bachbett unterhalb des Wasserfalls. Die Örtlichkeit ist mit schwerem Gerät nicht leicht zugänglich; die nahe gelegene Großbaustelle könnte hier Chancen bieten.

Ohne einen bodenkundlichen Fachbeitrag, der sich außer der Auswertung vorhandener Daten auch auf Geländebefunde stützt, ist eine fundierte Massenermittlung des anfallenden kulturfähigen Bodenmaterials und eine Planung der resultierenden Bodenverwertung sowie der bodenbezogenen Ausgleichs-maßnahmen nicht möglich. Als erster Ansatz sollten die Bohrprofile der vorhandenen Erkundungsbohrungen ausgewertet werden, jedoch kann dies eine bodenkundliche Bestandsaufnahme nicht ersetzen. Es ist darauf hinzuweisen, dass Mehrmengen an kulturfähigem Boden auch größere Zwischenlagerflächen benötigen. Falls diese nicht planfestgestellt sind, muss für die Zwischenlagerung eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung eingeholt werden. Ein Ausweg kann die direkte Verwertung auf landwirtschaftlichen Flächen ohne Zwischenlagerung

sein. Hierfür ggfs. erforderliche Auffüllgenehmigungen sind frühzeitig bei der unteren Naturschutzbehörde zu beantragen, sollten sie nicht von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst werden.

Die Seitenablagerungen auf der Albhochfläche (flache Ausbildung der Damm-Böschungen) beanspruchen großflächig hoch bewertete Böden. Wenn aus anderen Belangen heraus (Landschaftsbild, Unterbringen von Überschussmassen) die für den Bodenschutz ungünstige Lösung beibehalten wird, so muss zumindest auf einer fachgerechten Verwertung des in hoher Mächtigkeit vorhandenen kulturfähigen Bodens und auf einem bodenbezogenen Ausgleich bestanden werden.

Wenn überschüssiger Oberboden großflächig in 20 cm Auftragsstärke zur Bodenverbesserung von aufwertungsfähigen Ackerböden (die auf der Alb im näheren Umfeld reichlich vorhanden sind) verwendet wird, lassen sich erhebliche Ausgleichs-Effekte für die natürlichen Bodenfunktionen erzielen.

Außer dem naturschutzrechtlichen Ausgleich erhalten die Landwirte durch die „Oberboden-Verpflanzung“ eine gewisse Kompensation für die verlorengehenden Nutzflächen.

Hinweise zur Verwertung von Gesteinen, die in Einschnitten und als Tunnelausbruch anfallen:

Der Himmelsschleife-Tunnel wird zum größten Teil im untersten Schichtglied des Weißjura, dem Impressamergel aufgefahren. Beim Bau des Bosslertunnels der Schnellbahn hat sich gezeigt, dass die Tonmergelsteine des Impressamergels auf Grund ihres Gehaltes an fein verteiltem Pyrit bei der Entsorgung des Tunnelausbruchs Probleme bereiten, da durch Verwitterung des Pyrits Sulfat entsteht. In den Antragsunterlagen ist diese Problematik nicht angesprochen. Lediglich im Anhang A- c des LBP findet sich ein indirekter Hinweis „Anfall von Massen, die sich im Zuge einer Entsorgung belastend für andere Schutzgüter auswirken können“. Ein Einbau in die Verfüllung der Amtalklinge gemäß dem Pyrit-Erlass des Umweltministeriums Baden-Württemberg (Verwertung von pyrithaltigem Bodenaushubmaterial in Verfüllungen und Abgrabungen, 7.4.2017) erscheint grundsätzlich möglich, ist jedoch näher zu prüfen. Dabei ist auch zu beachten, dass der Pyrit-Erlass nur für Tunnelausbruchmaterial gilt, das mit einer Tunnelbohrmaschine gelöst wurde und infolgedessen stark zerkleinert wurde. Ob der Effekt der Sulfatmobilisierung auch bei bergmännisch (durch Sprengung) gewonnenem, grobstückigerem Tunnelausbruch aus dem Impressamergel auftritt und ob auch bei diesem Material der „eigendichtende“ Einbau möglich ist, sollte geprüft werden.

Im geologischen Gutachten werden die gebankten Kalke des Oxfordium 2 (Weissjura beta) als für die Gewinnung von Baustoffen (Schotter) geeignet eingestuft. Auch die Massenkalke des Kimmeridge (Weißjura delta), die im Tunnel Drackenstein in großer Menge als Ausbruchmaterial anfallen, dürften für die Baustoffgewinnung geeignet sein, wie die Erfahrungen beim Bau des Steinbühltunnels der DB gezeigt haben. Diese Gesteine werden auch in unmittelbarer Nähe der Autobahntrasse im Steinbruch Staudenmaier zur Schotter-

gewinnung abgebaut.

Aus der fachtechnischen Sicht des Bodenschutzes erscheint es beim gegebenen Stand der Planunterlagen nicht möglich, die erforderlichen Nebenbestimmungen zu formulieren.

Vorher sind folgende Ergänzungen erforderlich

- Überarbeitung der Massenbilanz des kulturfähigen Bodens
- Überarbeitung des Ausgleichskonzepts in Bezug auf bodenbezogene Maßnahmen

3.1.5 Immissionsschutz, Arbeitsschutz, Abfallrecht

Lärmimmissionen

Vom Ingenieurbüro MODUS CONSULT Karlsruhe, Dr. Ing. Frank Gericke, 76227 Karlsruhe, wurde eine schalltechnische Untersuchung über die zu erwartenden Lärmimmissionen im Ausbaufall sowie über die Verkehrssituation in 2030 auf der vorhandenen A 8 durchgeführt. Wie die Analyse der beiden Prognosefälle zeigt, sind trotz Verkehrszunahme großflächige Verringerungen der zukünftigen Schall-immissionen des Prognose-Planfalls gegenüber des Prognose-Nullfalls zu erwarten. Dies ist auf vorgesehene aktive Schallschutzmaßnahmen entlang der A8 sowie den Tunnelbau im Rahmen des Autobahnaus- und Neubaus im Bauabschnitt Mühlhausen - Hohenstadt zurückzuführen. Dabei sind im Bereich Mühlhausen Pegelminderungen von mindestens ca. 1 dB (A) bis maximal ca. 16 dB (A) tags/nachts festzustellen. Eine geringe Pegelerhöhung am Tag von 0,1 dB (A) berechnet sich im Bereich des Gewerbegebietes Im Sänder (Gosbacher Flur). Aufgrund der geänderten Trassenführung der A 8 im Prognose-Planfall betragen die Pegelminderungen im Bereich Gosbach zwischen ca. 4 dB (A) und ca. 20 dB (A) tags/nachts.

Trotz der Abnahme der Lärmimmissionen werden an einigen Punkten die Grenzwerte der 16. BImSchV nachts noch zwischen 0,4 dB (A) und 3,2 dB (A) überschritten. Daraus ergibt sich ein Anspruch der betroffenen schutzwürdigen Gebäude auf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen.

Die Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigen lediglich die durch das Neu- und Ausbauvorhaben verursachten Immissionen. Die Untersuchung der Gesamtlärmsituation im Bereich Mühlhausen und die Festlegung von Schallschutzmaßnahmen ist unter Berücksichtigung und Überlagerung der Beurteilungspegel aller überörtlicher Verkehrswege Straße und Schienen durchzuführen.

Abgasimmissionen

Die lufthygienischen Auswirkungen des geplanten Ausbaus der A 8 im Nahbereich des Trassenverlaufs werden auf Basis der AUSTAL-Berechnung abgeschätzt. Dieses Programmsystem berechnet die Ausbreitung von Schadstoffen und

Geruchsstoffen in der Atmosphäre. Treten im Untersuchungsgebiet Steigungen > 1:5 auf, erfüllen die Berechnungen formal nicht die Bedingungen der TA Luft und können somit ggf. als nicht sachgerecht gewertet werden.

Bewertet werden der Istzustand sowie die Immissionssituationen im Prognosejahr 2030 mit und ohne Ausbau der A 8. Die Berechnung erfolgt für die Luftschadstoffe NO_2, PM10 und PM2,5 sowie für den Stickstoffeintrag durch trockene Deposition im FFH-Gebiet Filstal. Die Berücksichtigung der Verkehrsemissionen Kohlenmonoxid und Benzol ist bei der Luftschadstoffuntersuchung nicht erfolgt.

Wesentliche Eingangsdaten für die Ermittlung der Emissionen stellen die angesetzten Verkehrsdaten dar. Der Anteil schwerer Nutzfahrzeuge (sNFz) am durchschnittlichen täglichen Verkehr wird im Prognose-Planfall mit einer Steigerung des Verkehrsaufkommens im Vergleich zum Istzustand berücksichtigt. Der prozentuale Anteil der leichten Nutzfahrzeuge für die Autobahnabschnitte wird dagegen sowohl für den Istzustand als auch für die beiden Prognose-Fälle mit 9,2 % abgeschätzt. Es wird somit von keiner Steigerung des Verkehrsaufkommens leichter Nutzfahrzeuge im Prognosejahr 2030 ausgegangen.

Die Immissionswerte PM10/ PM2,5 und NO_2 für das Jahresmittel und der Kurzzeitwert werden in der Untersuchung in drei von vier Untersuchungsgebieten sowohl im Istzustand, als auch im Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall, verglichen mit den Grenzwerten der TA Luft, sicher eingehalten.

Lediglich im Untersuchungsgebiet Mühlhausen im Täle wird der NO_2 Immissionswert für das Jahresmittel im Istzustand überschritten. Durch den Anstieg der Trasse zur Filstalbrücke im Prognose-Planfall verbessert sich die Situation deutlich und die Immissionswerte für das Jahresmittel sowie der Kurzzeitwert sind im Prognose-Planfall eingehalten.

Arbeitsschutz

Bei der Ausführung des Bauvorhabens des sechsstreifigen Aus- und Neubau der Bundesautobahn A 8, Bauabschnitt Mühlhausen – Hohenstadt können besonders gefährliche Arbeiten nach Anhang II der Baustellenverordnung nicht ausgeschlossen werden. Für die Errichtung und den Betrieb der Baustelle ist daher ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan zu erstellen, der die für die Baustelle anzuwendenden Arbeitsschutzbestimmungen enthält.

3.1.6 Naturschutz

Vorbemerkungen

Neben bautechnischen Veränderungen im Bereich der Tunnelbauwerke, dem Wegfall der Mautstation und der veränderten Planung bzgl. der Nutzung des alten Albaufstiegs wurden mit der vorgelegten Planung vor allem die Belange des besonderen Artenschutzes und der FFH-Verträglichkeitsprüfung des Verfahrens komplett neu bearbeitet. Dies ist auf Grund der geänderten Rechtslage im BNatSchG und der mittlerweile fixierten FFH-Gebiete erforderlich geworden. Die

Bewertungen und Maßnahmenplanungen im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans mussten ebenfalls tiefergehend überarbeitet und an den aktuellen Stand der Planung und der Landschaft angepasst werden.

Der Planung kann auf Grundlage der vorgelegten Unterlagen aus hiesiger naturschutzfachlicher Sicht derzeit nicht zugestimmt werden. Es sind Nachbesserungen erforderlich. Für gemeinsame Gespräche mit dem Antragsteller und der höheren Naturschutzbehörde zur Problemlösung stehen wir gerne - auch kurzfristig - zur Verfügung.

3.1.6.1 Grundsätzliches

Durch den Bau einer Brücke im Bereich des Gostals werden dauerhafte Eingriffe in wertvolle Biotope in der Talaue des Gostales minimiert. Nachdem das anfallende Straßen- bzw. Oberflächenwasser in einem geschlossenen Kanal durch das Gostal abgeführt und unter Zwischenschaltung eines Klärbeckens im Filstal der Fils zugeleitet wird, erfolgen keine direkten Eingriffe bzw. Belastungen durch Einleitung von kontaminiertem Oberflächenwasser in die Gos. Gleichwohl verursacht die vorgesehene Trasse durch umfangreiche Funktionsverluste für den Boden, die Gefährdung nutzbarer Grundwasservorkommen und einer massiven Überformung des Landschaftsbildes durch die Gostalbrücke erhebliche ökologische und landschaftliche Eingriffe.

Das Straßenbauvorhaben verläuft größtenteils in Landschaftsschutzgebieten (LSG Oberes Filstal - Gemeinde Gruibingen, LSG Oberes Filstal - Gemeinde Mühlhausen, LSG Oberes Filstal - Stadt Wiesensteig, LSG Bad Ditzenbach, LSG Albhochflächen um Hohenstadt und Drackenstein mit oberem Gostal) und führt zu Beeinträchtigungen bzw. zur Zerstörung von nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 33 NatSchG und § 30a LWaldG geschützten Biotopen und Flächenhaften Naturdenkmalen. Auf die notwendigen Befreiungen und Ausnahmegenehmigungen wird hingewiesen.

Aus hiesiger Sicht ist insbesondere vor dem Hinblick der Erfahrungen laufender Großprojekte (Schnellbahntrasse) dringend geboten, geeignete Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen im Zuge des Planfeststellungsverfahrens mit zu definieren und zu genehmigen. Ohne diese Flächen ist die Planung praktisch nicht umsetzbar. Hierdurch können zudem zahlreiche nachgelagerte Genehmigungsverfahren vermieden werden, die ggf. zu einer nicht unerheblichen zeitlichen Verzögerung führen können.

3.1.6.2 Zum LBP

a) Gesetzlich geschützte Biotope

Bei den gesetzlich geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 33 NatSchG und § 30a LWaldG hat die Kartierung lediglich deklaratorischen Charakter. Maßgeblich ist der tatsächliche Bestand vor Ort. Eine Auswertung der vorliegenden Pläne der Biotoptypenkartierung und der Darstellung der gesetzlich geschützten Biotope in den Planunterlagen weist Differenzen auf. Bei der Beurteilung der Biotoptypen in Bezug auf ihren gesetzlichen Schutz sind ausgehend von der Tabelle 3 des LBP verschiedene Fehler unterlaufen. Diese Tabelle und alle darauf

aufbauenden Einschätzungen sind entsprechend der Vorgaben in der „Kartieranleitung für die Offenland-Biotopkartierung Baden-Württemberg“ (LUBW, März 2016) zu überarbeiten und der tatsächliche Bestand der geschützten Biotope darzustellen. Durch die Fortschreibung der Offenlandbiotopkartierung im Landkreis Göppingen im Jahr 2017 ergeben sich weitere Betroffenheiten neu erfasster gesetzlich geschützter Biotope, insbesondere im Bereich des Anschlusses an die Bestandstrasse im Filstal. Diese Konflikte sind ebenfalls zu bewältigen. Dies hat auch Folgen auf erforderliche Ausnahmen nach § 30 Abs. 3 BNatSchG, die entsprechenden art- und flächengleichen Ausgleich der Beeinträchtigungen voraussetzt. Ggf. sind weitere konkrete Kompensationsmaßnahmen hierfür zu benennen.

b) FFH-Lebensraumtypen außerhalb der FFH-Gebiete

Die Erfassung der FFH-Lebensraumtypen, insbesondere des LRT 6510, Magere Flachlandmähwiese durch den Gutachter des Antragstellers weicht von der Mähwiesenkartierung der LUBW im Landkreis im Jahr 2017 ab. Die darin enthaltenen FFH-Mähwiesen sind ebenfalls im Zuge des Genehmigungsverfahrens entsprechend zu berücksichtigen. Daten des Vorabzugs können bei der LUBW abgefragt werden.

Das Vorhaben greift in nicht unerheblichem Umfang in Waldmeister- und Orchideen Buchenwäldern, FFH-LRT 9130 und 9150 außerhalb der ausgewiesenen FFH-Gebiete ein. Zusätzlich sind auch Schlucht- und Hangmischwälder des LRT 9180 und Galeriewälder prioritären LRT 91E0* von der Planung betroffen. Zur Bewältigung dieser Konflikte sind die Maßnahmen der Waldneugründung und Umgestaltung so zu planen, dass sich dauerhaft entsprechende LRT entwickeln können. Hierbei ist auch der Entfall der Waldausgleichsfläche Utzenwies entsprechend zu berücksichtigen. Andernfalls kann ggf. ein Umweltschaden eintreten.

c) Biotopverbund

Die Belange des Biotopverbunds im Offenland sind insbesondere im Bereich der Fils- und Gostalquerung betroffen. Die Darstellung der Fachplanung erfolgt im Rahmen der Bestandsdarstellungen, in der Konfliktanalyse wird aber nicht näher auf mögliche Beeinträchtigungen und ggf. erforderliche Maßnahmen eingegangen.

Im Zuge des Biotopverbunds sind auch die Wildtierkorridore des General-wildwegeplans mit bei der Planung zu berücksichtigen. Der Wildtierkorridor wird im Zuge der Bestandserhebung dargestellt, bzgl. der erforderlichen Bewertung möglicher Auswirkungen des Vorhabens auf den Wildtierkorridor und ggf. erforderliche Maßnahmen wird lediglich auf eine Machbarkeitsstudie verwiesen, ohne jedoch weitere Details zu deren Inhalt und Ergebnis darzustellen. Dies ist aus hiesiger Sicht zur Beurteilung des Vorhabens in Bezug auf den Wildtierkorridor nicht ausreichend. Vor Planfeststellung sollte diese Planung konkretisiert und ggf. auch in die Planunterlagen mit aufgenommen werden. Nur so kann eine zeitnahe Umsetzung und Funktionsfähigkeit aus hiesiger Sicht gewährleistet werden.

d) Bestandserfassung, Bewertung des Eingriffe und Maßnahmen

Bei der Bestandserfassung sind Daten aktueller Erhebungen der Naturschutzverwaltung aus dem Planungsraum neben den Erhebungen des Antragstellers mit zu berücksichtigen.

Die Bestandserfassung geht innerhalb von Bebauungsplänen im Filstal im Bereich Gewerbegebiet Gosbach sowie westlich der bestehenden Anschlussstelle Mühlhausen und westlich der bestehenden Aufstiegstrasse von voll versiegelten Flächen aus. Hierbei ist weder der tatsächliche Bestand noch die kommunale Planung, die teilweise auch Kompensationsmaßnahmen im Plangebiet vorsieht, berücksichtigt. Hier sollte aus hiesiger Sicht eine entsprechend differenziertere Betrachtung erfolgen.

Die Beurteilung der Schwere des Eingriffs und des notwendigen Kompensationsbedarfs erfolgt verbal argumentativ über die Darstellung der Eingriffe in der jeweiligen Stationierung der Straße und der zugeordneten S-, A-, G- und E-Maßnahmen. Dies ist teilweise nur schwer nachvollziehbar. Insbesondere kann nicht nachvollzogen werden, ob die FFH-LRT und gesetzlich geschützten Biotope jeweils flächen- und wertgleich ersetzt werden können. Die sollte konkret und gesondert dargestellt werden. Auch bestehen Unklarheiten bzgl. der Zuordnung von Eingriffen zur Ausgleichsmaßnahme Erstpflege Wacholderheide Leimberg.

Der Eingriff ins Landschaftsbild, der durch die beiden großen Brückenbauwerke im Fils- und Gostal verursacht wird, kann durch die vorgesehenen Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen nicht ausgeglichen werden. Für den verbleibenden Eingriff ins Landschaftsbild ist aus hiesiger Sicht über die vorgeschlagenen Maßnahmen hinaus eine angepasste Ersatzzahlung an die Stiftung Naturschutzfonds zu leisten, mit der geeignete Maßnahmen im Umfeld der Bauwerke zur Aufwertung des Landschaftsbilds und des Naturhaushalts erfolgen können.

e) Zu den Maßnahmen im Einzelnen

Bei der Auswahl der Gehölze sowie Ansaaten ist § 40 BNatSchG zu beachten. Es ist ausschließlich nachweislich autochthones Pflanzmaterial und Saatgut zu verwenden.

Alle Maßnahmen der Typen „A“, „E“, „G“ und „S“ sind in der jeweiligen Ausführungsplanung mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Nach Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist eine Schlussabnahme unter Einbeziehung der unteren Naturschutzbehörde vorzusehen.

Sollte sich weiterer Ausgleichsbedarf ergeben, steht die untere Naturschutzbehörde gerne beratend zur Verfügung.

Teile der Maßnahmenflächen befinden sich in privatem Besitz. Voraussetzung für die langfristige Sicherung der Maßnahmen ist der Erwerb durch den Maßnahmenträger oder alternativ eine dauerhafte dingliche Sicherung zu Gunsten des Maßnahmenträgers.

Für alle Maßnahmen, die eine dauerhafte extensive oder speziell angepasste

Bewirtschaftungsweise erforderlich machen, sollten aus hiesiger Sicht entsprechende langfristige Verträge mit lokalen Akteuren abgeschlossen werden. Aus der Erfahrung anderer Projekte erscheint eine Orientierung der Sätze an denen der jeweils aktuellen LPR zur Akzeptanz bei den Bewirtschaftern zwingend erforderlich. Der Erfolg von Extensivierungsmaßnahmen ist durch ein regelmäßiges Monitoring sicherzustellen.

Aus hiesiger Sicht scheint die Einschaltung einer ökologischen Baubegleitung, die dauerhaft im Baubüro verfügbar ist, unabdingbar, um den umfassenden Anforderungen aus dem Natur-, Arten- und Umweltschutz Rechnung zu tragen.

S 3 Bodenmieten

Es wird dringend empfohlen, die für Bodenmieten benötigte Flächen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens mit zu behandeln. Ist dies nicht der Fall, sind bei Beginn der Bauarbeiten umfangreiche Verfahren zur Festlegung und Genehmigung der Lagerkapazitäten zu erwarten.

S 4, 15 und 24 Schutzzäune

Der genaue Verlauf und die Definition der Art des Schutzzaunes sind vor Baubeginn in den jeweiligen Abschnitten durch die ökologische Baubegleitung in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde zu konkretisieren.

S 9 Bepflanzung der Straßenrandflächen

In diesem Zusammenhang sollten erfahrungsgemäß konkrete Vorgaben zur späteren Unterhaltung getroffen werden, um die dauerhafte Funktionsfähigkeit der Maßnahme sicherzustellen. Bei der Festlegung der genauen Artenzusammensetzung und der Pflanzraster sollten aus hiesiger Sicht die Belange der Verkehrssicherheit bereits mit berücksichtigt werden. Hierdurch können spätere ggf. schwerwiegende Eingriffe im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht entsprechend vermieden werden.

S 11 Kaskade Amtalklinge

Aus hiesiger Sicht kann diese Maßnahme nicht als Schutzmaßnahme bezeichnet werden. Es handelt sich um die Neuanlage auf der geplanten Aufschüttung und daher eher um eine Minimierungs- bzw. Gestaltungsmaßnahme. Dennoch wird darauf hingewiesen, dass die erforderliche Kaskade aus hiesiger Sicht so naturnah wie aus wasserwirtschaftlichen und bautechnischen Gesichtspunkten möglich gestaltet werden sollte. Auf entsprechende naturnahe Bauweisen aus dem alpinen Raum wird verwiesen.

S 13 Kanalquerung unter der Gos in grabenloser Bauweise

Bei der Wahl der Start- und Zielgrube für die grabenlose Bauweise ist auf hochwertige Biotoptypen im Umfeld Rücksicht zu nehmen.

S 14 Rauhe Rampe Hohlbach.

Aus hiesiger Sicht kann diese Maßnahme nicht als Schutzmaßnahme bezeichnet werden. Es handelt sich um eine Neuanlage im Zuge der erforderlichen Gewässer-

verlegung. Vielmehr muss dies als Gestaltungsmaßnahme betrachtet werden.

S 19 Aufsammeln des Feuersalamanders im Bereich des Baufeldes, Umsetzen in Ersatzlebensräume

Auf ein Aussetzen der ggf. angetroffenen Exemplare innerhalb von Flächenhaften Naturdenkmalen ist zu verzichten. Es besteht die Gefahr der Verschleppung von Infektionskrankheiten, die zu einer Gefährdung der Kernpopulationen in den naturnahen Bereichen der Flächenhaften Naturdenkmale und dadurch zum Erlöschen der Art im betroffenen Raum führen kann. Für das Aussetzen von Tieren innerhalb von flächenhaften Naturdenkmalen wäre zudem eine Befreiung von der Naturdenkmalverordnung erforderlich.

In der Umgebung stehen hinreichend geeignete Habitate außerhalb von Naturdenkmalen zur Verfügung, die nach entsprechenden Aufwertungen die zu erwartenden Exemplare der Art aufnehmen können. Potentiell geeignete Flächen können beispielsweise aus der Waldbiotopkartierung ermittelt werden.

S 26 Vergrämung von Individuen der Haselmaus aus dem Baufeld

Aus hiesiger Sicht ist zwingend eine (zeitliche) Konkretisierung der Maßnahme geboten. Insbesondere muss dargelegt werden, welche Punkte bei der Fällung und bei einem ggf. nachgelagerten Rücken der Bäume zu berücksichtigen sind, um eine Tötung von Exemplaren während des Winterschlafs zu vermeiden. Es wird die Aufstellung eines exakten Bauzeitenplans empfohlen.

A 1 Entsiegelung und Rekultivierung der nicht mehr benötigten Fahrbahnteile

Die bestehende Abstiegstrasse tangiert im Bereich der Behelfsausfahrt Hohenstadt im Osten angrenzende Magerrasenflächen. Im weiteren Verlauf befinden sich westlich oberhalb der zu rekultivierenden Trasse bis zum südlichen Tunnelportal des Himmelsschleifentunnels Felsstandorte. Aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde sollten die in diesem Abschnitt zur Entsiegelung vorgesehenen Fahrbahnflächen nicht mit Oberboden abgedeckt, sondern nach Entfernung der Fahrbahndecke lediglich mit nährstoffarmem Substrat überdeckt werden. Ziel sollte die Entwicklung von Magerstandorten sein. Der rekultivierte Trassenabschnitt könnte somit die an die Trasse angrenzenden Magerbiotope miteinander vernetzen. Der entsiegelte Trassenbereich sollte mittels gelenkter Sukzession offengehalten werden (evtl. sporadische Beweidung mit Schafen oder Ziegen). Die Fläche könnte zusätzlich durch das Einbringen von Kleinstrukturen (Steinriegel, Altholz etc.) aufgewertet werden.

Die zu erhaltenden Brückenbauwerke sollten, soweit eine Entfernung der Fahrbahndecke nicht möglich ist, dünn mit nährstoffarmem Substrat überdeckt werden, um eine Verbundwirkung sicher zu stellen.

A 5-A 7 Heckenlandschaften

Der vollständige Entfall der Maßnahmen wird aus hiesiger fachlicher Sicht bedauert. In den Bereichen hätte mit teilweise geringem Aufwand eine landschaftliche und artenschutzfachlich hoch interessante Aufwertung erreicht werden können. Sofern

zusätzlicher Kompensationsbedarf durch Entfall anderer Maßnahmen entsteht, empfehlen wir, die vorgesehenen Maßnahmen weiter zu verfolgen.

A 11 CEF Talhang Himmelsschleife

Es stellt sich die grundsätzliche Frage, wie die vorgezogene Funktionserfüllung, die bei einer CEF-Maßnahme unabdingbar ist, mit dem Ausführungszeitpunkt nach Abschluss der Baudurchführung der Straßenbaumaßnahme vereinbar sein soll. Es muss in diesem Zusammenhang konkretisiert werden, welche Teilmaßnahmen Funktionen als CEF-Maßnahme erfüllen müssen. Sofern dies nur für A11.2 CEF zutrifft, ist die Frage geklärt.

A 11.1 Entwicklung einer Streuobstwiese

Auf die zwingend dauerhafte Unterhaltung der Maßnahmenfläche wird hingewiesen. Die Funktion, die der Maßnahme für die Vogelarten zugerechnet wird, kann erst nach Jahrzehnten erreicht werden. Von daher muss eine dauerhafte fachgerechte Pflege sichergestellt werden. Sofern die Maßnahme wie beschrieben auch höhlenbrütenden Vogelarten zu Gute kommen soll, wäre aus hiesiger Sicht zur Überbrückung der beschriebenen Entwicklungszeit das Anbringen und Unterhalten von künstlichen Nisthilfen bis zur Funktionsfähigkeit der Maßnahme geboten.

A 11.3 Entwicklung Extensivgrünland (Mähder)

Aus hiesiger naturschutzfachlicher Sicht ist die Entwicklung einer einschürigen Wiese am geplanten Standort allein aus standörtlichen Gründen nicht umsetzbar. Die Entwicklung einer zweischürigen Flachland-Mähwiese hingegen scheint denkbar. Es wird jedoch empfohlen, die konkreten zeitlichen Vorgaben durch phänologische Angaben (z.B. zur „Blüte der bestandsbildenden Gräser“ o.ä.) zu ersetzen. Naturschutzfachliche Konflikte sind insbesondere auch bei der Vereinbarkeit von Baumpflanzungen (A11.1.) zu sehen.

A 13 Acker-, Wiesenlandschaft Grube

Es bestehen auf Grund von Stör- und Kulissenwirkungen erhebliche Zweifel an der Funktionsfähigkeit der Maßnahmenfläche als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (CEF). Teilflächen werden als Baufeld genutzt, das restliche Baufeld grenzt unmittelbar und nur unterbrochen durch die dortige Kreisstraße K 1447 an die Maßnahmenfläche an.

Es sind langfristige Pflegeverträge zur Umsetzung erforderlich. Zudem muss geklärt werden, wie die Umsetzung überprüft werden kann. Die Entwicklung eines Mähders erscheint auf Grund der Standortverhältnisse und dem vorhandenen Kolluvium an dieser Stelle unrealistisch.

A 14 Wiesen-, Waldlandschaft Utzenwiese, Neubegründung von naturnahen Laubwäldern

Die westliche Teilfläche der Maßnahmenfläche ist bereits aufgeforstet. Hierfür liegt eine Genehmigung seitens des Landwirtschaftsamts Göppingen vor. Die Fläche ist als Kompensationsmaßnahme dem Windpark Drackenstein (Genehmigung des Landratsamts Göppingen, Umweltschutzamt vom 05.04.2018) zugeordnet. Eine

Doppelbelegung von Kompensationsflächen ist nicht möglich. Es sind entsprechende gleichwertige Ersatzflächen vorzuschlagen. Aus hiesiger Sicht wird empfohlen, hierbei auf Teile der Maßnahmen A5 bis 7 zurückzugreifen.

A 15 Wacholderheide Leimberg

Es handelt sich um eine Erstpflegemaßnahme einer stark in Verbuschung befindlichen Wacholderheidefläche in Steilhanglage. Die Maßnahme ist aus hiesiger Sicht zu begrüßen und führt zu einem sinnvollen Biotopverbund entlang des Leimbergs. Zur Erhaltung der dauerhaften Funktionsfähigkeit der Maßnahme sind sowohl eine kontinuierliche Beweidung mit Ziegen und Schafen wie auch eine regelmäßige maschinelle Nachpflege erforderlich. Erste ist aus hiesiger Sicht nur mittels eines Festzauns, vergleichbar mit der westlich angrenzenden Maßnahmenfläche, und mit langfristigen Pflegeverträgen möglich. Eine jeweils nur kurzzeitige Vergabe dieser Leistungen scheint nicht angebracht. Die Erstpflegemaßnahme ist ausschließlich im Winterhalbjahr durchzuführen. Auf Grund des Flächenumfangs und der Unzugänglichkeit der Maßnahmenfläche muss mit erheblichem Zeitaufwand für die Maßnahmenumsetzung gerechnet werden.

A 25 CEF Anbringen eines Kunsthorstes aus Weidengeflecht für den Rotmilan

Im Bereich der Maßnahmenfläche wurde im Zuge von Erhebungen für ein Windkraftvorhaben ein Horst des Rotmilans nachgewiesen, ebenso ca. 600 m östlich im Bereich des Krähensteigfelsen. Allenfalls kann durch die Maßnahme ein weiterer Wechselhorst geschaffen werden.

G 1 Bepflanzung der Straßenrandflächen mit standortgerechten Gehölzen

Erfahrungsgemäß sind zur dauerhaften Erhaltung der Flächen im Zielzustand langfristige Pflegekonzepte sowohl für die Gehölzstrukturen wie auch für die Offenlandbereiche erforderlich.

G 7 Landschaftsgerechte Geländemodellierung und Entwicklung von Wacholderheiden auf Teilbereichen der Einschnittsböschung

Die vorgesehene Maßnahme wird als nicht zielführend erachtet. Zwar können optisch mit Wacholderheiden vergleichbare Strukturen reproduziert werden, jedoch kann die ökologische Funktion, insbesondere auch vor dem Hintergrund der räumlichen Lage, nicht erkannt werden. Es wird angeregt, stattdessen auf artenreiche Saatgutmischungen in Kombination mit Habitatelementen und kleineren Gruppen standortgerechter Sträucher auszubilden.

3.1.6.3 Zur artenschutzrechtlichen Prüfung

Die vorliegenden artenschutzfachlichen Gutachten weisen Defizite sowohl in der Erhebung wie auch in der Einschätzung und Bewältigung der Konfliktpotenziale auf. Sie können aus hiesiger Sicht nicht ohne Konkretisierungen und Nachbesserungen mitgetragen werden.

a) Zur Abschichtung

Unklar bleibt, inwiefern im Zuge der Vorarbeiten auch eine Datenrecherche bzgl. verfügbarer Daten zu Artvorkommen aus anderen Projekten und Quellen erfolgt ist.

Im Umfeld des Baufensters ist mit dem Vorkommen der Dicken Trespe *bromus grossus* auch eine europarechtlich geschützte Pflanzenart nachgewiesen. Bekannte Vorkommen reichen bis auf ca. 1 km an den Planungsraum heran. Eine Abhandlung der Art in der Abschichtung ist daher nicht ausreichend. Es sind entsprechend detailliertere Betrachtungen erforderlich. Bei entsprechender Fruchtfolge kann die Art aus hiesiger Sicht im Eingriffsbereich auftreten.

Bezüglich der Arten Wolf, Luchs und Wildkatze wird, sofern nicht bereits erfolgt, empfohlen, die forstliche Versuchs- und Forschungsanstalt (FVA) am Verfahren zu beteiligen. Dort liegen auch Erkenntnisse über Lockstockuntersuchungen für die Wildkatze in Zusammenarbeit von FVA und BUND vor.

Darüber hinaus ist die durchgeführte Abschichtung aus hiesiger Sicht nicht zu beanstanden.

b) Fledermäuse

Methodik

Die Begehung am 20.04.2015 zur Beurteilung des Quartierpotenzial ist aus hiesiger Sicht zu spät im Jahr durchgeführt worden. Es kann nicht sichergestellt werden, dass bei diesem Termin auf Grund der einsetzenden Belaubung noch alle möglichen Quartiere (Spalten, Höhlen etc.) einsehbar waren. Zudem erscheint der in den Antragsunterlagen dargestellte Zeitraum von lediglich 3 Stunden für die Beurteilung sämtlicher Quartierpotenziale in einem Untersuchungsgebiet von rund 220 ha viel zu gering. Es ist darzulegen, ob weitere nicht dokumentierte Begehungen durchgeführt wurden bzw. wie im genannten Zeitraum alle Prüfungen möglich waren. Zudem ist mit entsprechenden Karten darzulegen, wo sich die möglichen Fledermausquartiere befinden (Baumhöhlenkarte), eine solche Darstellung fehlt bislang komplett.

Aus hiesiger Sicht sollte zudem dargelegt werden, weshalb der Fachgutachter eine im Vergleich zu den Empfehlungen bei ALBRECHT et al. (2014) vergleichsweise geringe Zahl an Transektbegehungen für ausreichend hält, obwohl zumindest in Teilen strukturreiche Landschaftsteile mit erwartungsgemäß hohen Artenzahlen betroffen sind.

Aus Tabelle 5 lässt sich ableiten, dass im Bereich Gostal und Filstal neben laktierenden Weibchen der Zwergfledermaus und des Großen Mausohrs auch ein Exemplar der Wasserfledermaus gefangen wurde. Inwiefern eine Besenderung erfolgte, wird im Weiteren nicht dargestellt. Es handelt sich hierbei um eine Art, die Baumhöhlen und teilweise auch Brückenbauwerke als Quartiere nutzt (BRAUN et al., 2003). Inwiefern anhand der vorliegenden Unterlagen eine Quartiernutzung innerhalb des Eingriffsbereichs oder im unmittelbaren Eingriffsumfeld ausgeschlossen werden kann, kann nicht nachvollzogen werden.

Aus den vorgelegten Planunterlagen lässt sich keine konkrete räumliche und zeitliche Verteilung der Fledermausbestände bzw. deren quantitativer Aktivitäten im Raum ableiten. Hier sind weitere Unterlagen erforderlich, aus denen sich tabellarisch und mit Karten die Verteilung der jeweiligen Arten und Häufigkeiten in

Abhängigkeit der Jahreszeit ableiten lässt. Diese Informationen sind Grundlage einer jeden artenschutzrechtlichen Beurteilung und somit unumgänglich. Es erschließt sich nicht, weshalb die vorhandene Amtalbrücke im Vergleich zu älteren Gutachten kein Habitatpotential mehr haben soll. Hier sind Aussagen nachzureichen.

Maßnahmen

Aus der Literatur (ZAHN et al., 2017) ist bekannt, das Fledermauskästen, insbesondere in Bezug auf einige baumbewohnende Fledermausarten, nur eine sehr geringe bzw. keine Wirksamkeit haben. Vielmehr ist zur Sicherung von Lebensraumstrukturen bzw. Habitaten von Waldfledermäusen regelmäßig die Ausweisung von entsprechenden geeigneten Habitatbaumgruppen o.ä. und der damit einhergehende Nutzungsverzicht auf diesen Flächen erforderlich.

Darüber hinaus erscheint auch die vorgesehene Anzahl an Fledermauskästen im Verhältnis zu den potenziellen Quartieren innerhalb der Eingriffsfläche viel zu gering, vor allem vor dem Hintergrund, dass ein tatsächlicher Nachweis der Quartiernutzung nicht erfolgte.

c) Reptilien

Methodik

Zum Nachweis der Zauneidechse sind regelmäßig Begehungen über die Aktivitätsperiode der Art hinweg vorzusehen. Es wurden offensichtlich sowohl im Jahr 2014 wie auch im Jahr 2015 Begehungen durchgeführt. Die Begehungen im Jahr 2014 sind nicht detaillierter aufgelistet. Bei den Begehungen im Jahr 2015 ist auffällig, dass die Monate Mai und Juni bei den Begehungen im Vergleich zum Frühjahr deutlich unterrepräsentiert sind. Dies kann Auswirkungen auf die Bestandserfassungen und die ermittelten Individuenzahlen haben.

Während bei den Begehungen im Jahr 2014 11 Exemplare angetroffen worden sind, konnten im Jahr 2015 keine Exemplare der Art nachgewiesen worden. Die Schlussfolgerung, dass folglich nicht von einer Betroffenheit der Art ausgegangen werden muss, kann aus hiesiger fachlicher Sicht nicht mitgetragen werden. Die betroffenen Böschungen im Filstal im Bereich der Anschlussstelle Mühlhausen und südlich davon im Bereich der ehemaligen Bahntrasse sind nach hiesiger Einschätzung Teil des Habitats der dortigen lokalen Population. Wie im Gutachten dargestellt, muss auf Grund der Habitatausstattung, der Individuenfunde und Korrekturfaktoren aus der Literatur mit einer eher geringen Individuendichte der Art gerechnet werden. Somit können bereits Verluste einzelner Individuen oder kleiner Teilflächen Auswirkungen auf die dortige lokale Population der Art haben und die Funktionsfähigkeit der dortigen Fortflanzungs- und Ruhestätte in Frage stellen. Ohne entsprechende Maßnahmen kann das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nicht ausgeschlossen werden. Von daher ist es aus hiesiger Sicht geboten, bei der Umsetzung der vorliegenden Planung die Erkenntnisse aus dem Jahr 2014 nicht auszublenden, sondern, sofern die besiedelten Flächen betroffen sind, geeignete Maßnahmen zum Schutz der dortigen Population zu treffen. Bezüglich der Schlingnatter kann die fachgutachterliche Einschätzung geteilt werden.

d) Amphibien

Die Erfassungen können nachvollzogen werden. Die Ergebnisse und die daraus abgeleiteten Maßnahmen werden mitgetragen.

e) Avifauna

Methode allgemein

Die Termine der Begehungen zur Erfassung der Brutvögel sind in den vorgelegten Unterlagen dargestellt. Es bleibt jedoch unklar, welche Teilfläche des Gesamtuntersuchungsraums jeweils geprüft worden sind und ob für die jeweils zu erwartenden Artvorkommen die Begehungszeiträume aus SÜDBECK et al. (2005) eingehalten sind. Dies stellt jedoch die Grundlage für die fachliche Beurteilung der Kartierergebnisse dar. Die Markierung der Arten mit hervorgehobener naturschutzfachlicher Bedeutung an Hand der Status in der roten Liste wurde in der vorgelegten Brutvogelliste begonnen, jedoch nicht bis zum Ende konsequent durchgeführt. Dies ist nachzubessern. Ebenso sind streng geschützte Arten nach BArtSchV gesondert zu betrachten. Entsprechende Formblätter sowie Formblätter für die zusammengefassten Gilden sollten ergänzt werden.

Bei der Berechnung potentieller Reviere störungsempfindlicher Vogelarten, die durch den Rückbau der bisherigen A8 und die Verkehrsverlagerung besetzt werden können, bleiben aus hiesiger Sicht mehrere Punkte offen bzw. können einige Reviere auf Grund der Landschaftsstruktur, Planungen Dritter sowie Bestandsdaten der unteren Naturschutzbehörde nicht anerkannt werden. Es ist unklar, ob dortige Reviere bereits besetzt sind und entsprechendes Aufwertungspotential besteht. Zudem bestehen aus hiesiger Sicht auch artenschutzrechtliche Bedenken, da die neuen Lebensstätten erst nach erfolgtem Rückbau der bisherigen A8 zur Verfügung stehen würden, die bisherigen Lebensstätten aber bereits bei Beginn der Baufeldräumung für die neue A8 wegfallen. Somit ergibt sich eine zeitliche Lücke, die durch geeignete Maßnahmen zu schließen wäre.

Feldlerche

Hierbei sind die planfestgestellten baulichen Anlagen und landschaftspflegerischen Maßnahmen der Schnellbahnstrecke Wendlingen-Ulm zu berücksichtigen. Auf der Seitenablagerung Hohenstadt sollen Heckenstrukturen und Laubwälder begründet werden. Die landschaftspflegerische Ausführungsplanung hierfür wurde bereits bei der unteren Naturschutzbehörde zur Prüfung vorgelegt. Die Umsetzung der Maßnahmen der DB führt unweigerlich dazu, dass die in den vorliegenden Planunterlagen dargelegten Bereiche der potentiellen Reviere 10 bis 12 auf Grund der Kulissenwirkung und der künftig vorgesehenen Landnutzung in diesem Bereich nicht zu erwarten sind. Die im Gewann Länge südwestlich dargestellten potentiellen Reviere weisen nach unserer Einschätzung aktuell unter anderem auf Grund des großen Höhenunterschieds zur bestehenden A 8 von bis zu 50 m und dem dortigen Gehölzbestand grundsätzliches Potential für die Art auf. Von daher bestehen an der Wirksamkeit der alleinigen Reduzierung des Lärms in diesem Bereich erhebliche Zweifel. Hier wären zusätzlich Maßnahmen zur tatsächlichen Verbesserung der Habitatqualität vorzusehen.

Im Gewann Laichinger Berg auf Gemarkung Hohenstadt wurden im Zuge einer Planung für Windkraftanlagen am Standort GP-27 mehrere Reviere der Feldlerche innerhalb des theoretischen Entlastungsbereichs erfasst. Die Aufnahme weiterer Exemplare innerhalb dieses Landschaftsraums ist aus hiesiger Sicht daher nur nach einer vorherigen Aufwertung der Habitate incl. Nahrungsflächen denkbar.

Demnach muss davon ausgegangen werden, dass die Eingriffe in die bestehenden Habitate der Feldlerche mit der vorgelegten Maßnahmenkonzeption nicht hinreichend kompensiert werden können und somit weitere Maßnahmen zum Schutz der Art erforderlich werden. Diese sind entsprechend zu planen und darzulegen.

Goldammer

Die Flächen am Waldrand im Bereich Heidental sind aus hiesiger Sicht auch nach Entfall der Lärmquelle A 8 in diesem Bereich nicht ohne weitere Maßnahmen zur Aufnahme von Goldammern geeignet. Aus hiesiger Sicht könnte jedoch durch die Entnahme einzelner Fichten am Waldrand und Zulassung von Naturverjüngung von Sträuchern und Laubbäumen mit geringem Aufwand ein geeigneter Lebensraum für die Art geschaffen werden.

Im Gewann Laichinger Berg auf Gemarkung Hohenstadt wurden im Zuge einer Planung für Windkraftanlagen am Standort GP-27 mehrere Reviere der Goldammer südlich der bestehenden A 8 innerhalb des theoretischen Entlastungskorridors erfasst. Hier scheint eine Erhöhung der Populationsdichte auch nur durch aufwertende Maßnahmen möglich. Es sind jedoch hierbei Wechselwirkungen mit Bodenbrütern zu berücksichtigen.

weitere relevante Vogelarten

Im Bereich des Steinbruchs Drackenstein sind Vorkommen des Uhus bekannt. Dieser nutzt vermutlich u.a. den Talraum des Gosbachstals zur Jagd. Das Vorkommen sollte insbesondere vor dem Hintergrund der Flächeninanspruchnahme und Überspannung mit dem Brückenbauwerk mit in die artenschutzrechtliche Prüfung eingestellt werden.

f) Schmetterlinge

Die Erfassungen und Ergebnisse können weitgehend nachvollzogen werden. Der Vollständigkeit halber sollte aus hiesiger Sicht noch dargelegt werden, zu welchen Zeiten welche Transekte abgegangen worden sind.

g) Haselmaus

Für die Art ist eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 BNatSchG erforderlich und beantragt.

Methodik

Mit der Methodik zur Erfassung der Haselmausbestände besteht Einverständnis.
Die ermittelten Individuenzahlen der Art in isolierten Gehölzflächen kann aus

hiesiger Sicht nicht nachvollzogen werden. Insbesondere bei den Flächen Filstal Nr. 3, Gostal östliche Talhänge kann die Individuenzahl nicht nachvollzogen werden. Eine isolierte lokale Population der Art mit diesen Individuenzahlen ist aus hiesiger Sicht nicht plausibel.

Auf den Flächen, auf denen die Haselmäuse abgefangen werden sollen, sind die Fang- und Umsetzungsmaßnahmen so lange umzusetzen, bis bei mehreren Terminen in Folge mit entsprechendem zeitlichem Abstand keine Nachweise der Art mehr erfolgen. Ein Abfangen bis zum Erreichen der ermittelten Bestandsdichten ist nicht ausreichend.

h) xylobionte Käfer

Die Erfassungen und Ergebnisse können nachvollzogen werden.

3.1.6.4 Zur FFH Verträglichkeitsprüfung

a) Methodik

Die Darstellungen in der FFH-Verträglichkeitsprüfung sind insbesondere in Bezug auf die Ausprägung der LRT und die Abgrenzung von Lebensstätten der gemeldeten Arten mit dem aktuell in Aufstellung befindlichen MAP für das FFH-Gebiet „Filsalb“ abzugleichen.

Das Regierungspräsidium Stuttgart bereitet aktuell die formelle Ausweisung von FFH-Gebieten mittels Verordnung vor. Hierbei werden konkrete Erhaltungsziele benannt. Sofern die vorliegende Planung nicht bis zum Verordnungsdatum genehmigt ist, ist aus hiesiger Sicht eine Betrachtung der verordneten Erhaltungsziele geboten.

Die Darlegungen zur Betroffenheit von FFH-Lebensraumtypen von Stickstoff-depositionen können an Hand der vorgelegten Unterlage nicht nachvollzogen werden. Grundlage dieser Betrachtung muss die flächige Erhebung von stickstoffempfindlichen LRT im Umfeld des Planungsraums sein. Zur Nachvollziehbarkeit sind hier Kartenstellungen der betrachteten LRT sowie die jeweils flächenbezogene Berechnung der Deposition darzulegen.

Auf Grund der Ortskenntnis und erster Ergebnisse der Erhebungen in Zusammenhang mit der MAP Erstellung im FFH-Gebiet „Filsalb“ sind stickstoff-empfindliche LRT (u.a. Halbtrockenrasen, Felskopfvegetation) im Umkreis von 750 m um das Brückenbauwerk im Gostal bzw. in nur 250 m Entfernung zur Filstalbrücke vorhanden, die es entsprechend zu betrachten gilt.

Im Rahmen einer vollständigen Verträglichkeitsprüfung sind neben den Arten und Lebensraumtypen auch die sog. charakteristischen Arten für die Lebensraumtypen und deren Empfindlichkeit bzw. Betroffenheit durch das Vorhaben mit in die Prüfung einzustellen. Hieraus kann sich eine geänderte Einschätzung bzgl. der Erheblichkeit ergeben.

b) Ergebnisse und Bewertung

Unter Punkt 2.3.1 der FFH-VP wird dargestellt, dass eine Einleitung der Straßenwässer in die Gos eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets auslösen würde. Dies führt dazu, dass eine entsprechende Ausnahmeentscheidung herbeizuführen wäre. Die vorliegende Planung geht nach unserem Verständnis davon aus, dass eine Einleitung über entsprechende Vorreinigungen und das Becken im Filstal erfolgt. Hier ist eine Klarstellung geboten.

3.2 Stellungnahme des Forstamts

3.2.1 Waldinanspruchnahme

Die dauerhaft in Anspruch genommenen Flächen sind durch eine geänderte Zuordnung größer geworden; die Flächen mit befristeter Waldumwandlung haben sich hingegen reduziert. Für die Genehmigung von Waldumwandlungen und die Festlegung des forstrechtlichen Ausgleichs ist die Höhere Forstbehörde zuständig. Der Ausgleich hängt u.a. von der Wertigkeit der in Anspruch genommenen Wald-bestände ab. Nach Tabelle 22 handelt es sich überwiegend um hochwertige Waldbestände.

Üblicherweise wird für dauerhaft in Anspruch genommene Waldflächen eine mindestens flächengleiche Ersatzaufforstung gefordert. Nach der Tabelle 23 ist die Ersatzaufforstungsfläche (G3 + A14 sind 5,58 ha; mit E wären es 6,53 ha) geringer wie die dauerhaft in Anspruch genommene Waldfläche (6,89 ha).

Die Höhere Forstbehörde wird zur Waldinanspruchnahme eine abschließende Stellungnahme abgeben.

3.2.2 Forstliche Erschließung

Mit der 1. Planänderung wurden die Vorschläge der Forstverwaltung aufgegriffen. Die vorgelegte Erschließungsplanung wird – soweit nachvollziehbar – den forstlichen Anforderungen gerecht.

Durch Nebenbestimmungen im Planfeststellungsbeschluss ist sicherzustellen, dass der Anschluss des Waldwegenetzes an das öffentliche Straßennetz, der Bau von Ersatzwegen (auch während der Bauzeit, u.a. ins Schönbachtal), sowie die Wiederherstellung der Waldwege im Einvernehmen mit der zuständigen Forst-behörde erfolgen muss. Zur Bauausführung wird auf die Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW; Stand März 1979) und auf die DIN 1072 verwiesen, wobei insbesondere auf ausreichende Kurvenradien zu achten ist.

Für die Nutzung der Albabstiegstrasse als Forstweg muss sichergestellt sein, dass die Unterhaltspflicht für die denkmalgeschützten Viadukte geregelt ist und nicht der Forstverwaltung obliegt.

3.2.3 Ausgleichsmaßnahmen

Einige Maßnahmen wurden in der früheren Planungsphase vom Forstamt bereits angeregt oder mit ihm abgestimmt (z.B. A15 und A8).

Die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen sollte in den Bereichen, in denen forstliche Interessen berührt sind, in enger Abstimmung mit dem Forstamt erfolgen.

3.3 Stellungnahme des Gesundheitsamts

Südöstlich des Gosbachtals durchquert die Ausbaustrecke die Schutzzonen II und III des Wasserschutzgebietes Nr. 114 Krähensteigquelle. Im Bereich des südöstlichen Bauendes schließt sich die Zone III des Wasserschutzgebietes Nr. 101 „Ulmer Alb/Westerstetten“ an. Zum Einzugsgebiet der dortigen Trinkwasserfassungen ist das zuständige Gesundheitsamt anzuhören.

Der Tunnel Drackenstein liegt komplett in der Zone II der Quellfassung Krähensteig der Gemeinde Bad Ditzenbach. Während der Erdarbeiten im Einzugsbereich der Krähensteigquelle muss die Trinkwasserversorgung aus dieser Quellfassung stillgelegt werden. Die Stilllegung ist dem Gesundheitsamt Göppingen rechtzeitig vorher anzuzeigen. Über die spätere Wiedernutzung der Krähensteigquelle kann erst nach Auswertung des Grundwassermonitorings einschließlich der erforderlichen mikrobiologischen Untersuchungen entschieden werden. Das Messprogramm ist rechtzeitig mit dem Gesundheitsamt Göppingen abzustimmen, die Ergebnisse sind auch dem betreffenden Wasserversorger zeitnah zugänglich zu machen.

Im südöstlichen Bereich der Baumaßnahmen sind zwei Versickerungsbecken geplant, in denen auch anfallendes Straßenwasser versickert werden soll. Die Reinigungsleistung der Becken ist nach Abstimmung mit dem Umweltschutzamt auch im Hinblick auf die Lage im Wasserschutzgebiet ausreichend. Die betreffenden Wasserversorger sind über die geplanten Baumaß-nahmen in ihren Wasserschutzgebieten ausreichend zu informieren. Der Beginn der Erdarbeiten ist dem Gesundheitsamt mindestens 4 Wochen vorher anzuzeigen.

Die auf den Baustellen arbeitenden Personen müssen über die Gefährdungsmöglichkeiten des Trinkwassers belehrt worden sein.

Falls Altlastenverdachtsflächen von den Baumaßnahmen betroffen sind, sollten diese vorab technisch erkundet werden. Das Gesundheitsamt ist davon umgehend in Kenntnis zu setzen. Es wird davon ausgegangen, dass ggf. Erdarbeiten in kontaminierten Bereichen von einem geeigneten Fachgutachter überwacht werden. Falls bei den Erdarbeiten bisher unbekannte Bodenverunreinigungen angetroffen werden, ist das Gesundheitsamt davon unverzüglich zu informieren.

3.4 Stellungnahme des Landwirtschaftsamts

Die ehemalige Hofstelle in Gosbach (Flurstücknummer 1308) wurde im Jahre 2006 an das Land verkauft. Unsere Ausführungen zu dieser Hofstelle im Rahmen der ersten Planung und damit der ersten Beteiligung im Jahre 2004 haben sich dadurch erledigt.

Die Änderungen sind im Wesentlichen auf den Wegfall der Mautstation zurückzuführen. Dadurch sind Ausgleichsflächen und Ausgleichsmaßnahmen weggefallen. Der geringere Flächenbedarf für Ausgleichsflächen und Ausgleichsmaßnahmen ist sehr positiv zu bewerten und wird begrüßt.

Aus agrarstruktureller Sicht ist die neu geplante Maßnahme A 13, CEF (Flurstücknummer 316 Gemarkung Drackenstein), Umwandlung von Acker in Grünland, kritisch zu bewerten. Hier handelt es sich um Ackerland von sehr guter Bonität. Eine Teilfläche wird zunächst benötigt zur zeitweisen Verlegung der vorhandenen Straße. Somit lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt keine gesicherten Aussagen treffen, in wie fern nach Abtrag und wieder Auftragung des Oberbodens (A- und B-Horizont) danach eine ertragreiche Ackernutzung noch möglich sein wird.

3.5 Stellungnahme des Amts für Vermessung und Flurneuordnung

Der geplante sechsstreifige Aus- und Neubau der BAB A8 liegt auf den Gebieten der Gemeinden Bad Ditzenbach, Drackenstein, Gruibingen, Mühlhausen und Hohenstadt des Landkreises Göppingen und auf den Gebieten der Gemeinde Merklingen und der Stadt Laichingen/Gemarkung Machtolsheim im Alb-Donau-Kreis. Im Rahmen der zweiten Planänderung ist die geplante Mautstelle entfallen und damit auch ein größerer Teil der Ausgleichsmaßnahmen. Hinzu kommen Änderungen an den Anschluss-stellen. Der alte Albaufstieg wird Bedarfsumleitung.

3.5.1. Gemarkungen Gruibingen, Mühlhausen und Gosbach

In einer früheren Stellungnahme hat das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung für die Bereiche auf diesen Gemarkungen eine Flurneuordnung als nicht zweckmäßig angesehen. Die Erwerbsflächen südlich der alten A 8 liegen größtenteils am Rande der in den Flächennutzungsplänen der Gemeinden Gruibingen, Mühlhausen und Bad Ditzenbach ausgewiesenen Bauflächen. Der Erwerb der Hofstelle im Gewann Reihenäcker, Gemarkung Gosbach hat freihändig zu erfolgen. Dies gilt auch weiterhin aus der Sicht der uFB für den Landkreis Göppingen.

3.5.2 Gemarkungen Hohenstadt und Drackenstein sowie Machtolsheim und Merklingen

Auf der Albhochfläche verläuft die geplante Autobahntrasse auf den o.a. Gemarkungen. Hier werden ca. 32 ha Fläche benötigt:

Drackenstein ca. 10 ha, Hohenstadt ca. 7 ha, Laichingen-Machtolsheim ca. 2 ha und Merklingen ca. 13 ha.

Die Flächen im Alb-Donau-Kreis liegen zum Teil in zwei laufenden Flurneuordnungsverfahren:

Merklingen (L 1230/DB/A8) – Stand Ausführungsanordnung im Herbst 2018 und Laichingen-Machtolsheim (DB/A8) – Stand Aufstellung Wege- und Gewässerplan

Es werden jedoch ländliche Grundstücke in großem Umfange in Anspruch genommen. Um die Nachteile für die allgemeine Landeskultur zu beseitigen und den Landverlust auf einen größeren Kreis von Grundstückseigentümern zu verteilen, wird die Durchführung einer Unternehmensflurneuordnung für sinnvoll gehalten. Bei einem anzustrebenden Abzugssatz von 5 % wäre eine Verfahrensgröße von mindestens 600 ha anzustreben.

Inwieweit ein neues Flurneuordnungsverfahren angeordnet oder das laufende Verfahren Laichingen-Machtolsheim (DB/A8) umgestellt werden soll, wäre noch abzuklären. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat jedoch die Forderung nach einer Unternehmensflurneuordnung im Rahmen der 2. Planänderung herausgenommen und möchte den Grunderwerb freihändig durchführen.

Aus Sicht der unteren Vermessungsbehörde gibt es keine Einwendungen.

III. Handlungsalternative

1. Weitere Prüfung alternativer Trassenvarianten. Diese könnte allerdings zu erheblichen Verzögerung im gesamten Planungsverfahren und einer dadurch deutlich späteren Realisierung der Baumaßnahme führen, die sich ggf. auch negativ auf die Finanzierung auswirkt.

2. Keine Zustimmung zum im Rahmen des Verfahrens eingebrachten Umstufungskonzept.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Durch das Umstufungskonzept und die Übernahme der Westerheimer Steige (bisher Landesstraße) in die Baulast des Kreises entstehen langfristig (> 10-15 Jahre) zusätzliche Unterhaltungskosten für den Landkreis. Alle Auswirkungen der Umsetzung des Umstufungskonzepts (höhere Unterhaltungs- und Betriebsaufwendungen sowie höhere Landeszuweisungen) sind im FK 2030 abgebildet.

Langfristige Belastungen entstehen ebenfalls im Bereich der Feuerwehren, wenn in der Perspektive von 10-15 Jahren Ersatzbeschaffungen anstehen, die in diesem

Umfang ohne die aufwändige Ausgestaltung des Albaufstiegs insbesondere mit Tunnelbauwerken in diesem Umfang nicht notwendig wären.

Durch die Planfeststellung selbst kommen vorerst keine unmittelbaren Kosten auf den Landkreis zu.

V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt 1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Themen des Zukunftsleitbildes nicht berührt	☐	☐	☐	☐	☐
Zukunft der Mobilität	☒	☐	☐	☐	☐
Zukunft der Wirtschaft	☒	☐	☐	☐	☐
Zukunft der Luftsituation	☐	☒	☐	☐	☐
Zukunft der Lärmsituation	☐	☒	☐	☐	☐
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐

gez.
Edgar Wolff
Landrat