

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	29.03.2022	öffentlich	Beschlussfassung

A8 Alaufstieg - Stellungnahme 4. Planänderung

I. Beschlussantrag

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr beschließt die Stellungnahme der Verwaltung zur 4. Planänderung im Planfeststellungsverfahren für den sechsstreifigen Aus- und Neubau der Bundesautobahn A 8 Karlsruhe - München zwischen Mühlhausen und Hohenstadt.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

a) Dringlichkeit der Maßnahme

Der leistungsfähige Neubau des Alaufstiegs der Bundesautobahn A 8 zwischen Mühlhausen und Hohenstadt zählt neben dem Weiterbau der B 10 bis Geislingen/Ost zu den beiden herausgehobenen Infrastrukturprojekten im Landkreis Göppingen. Die von Ausweichverkehren massiv belastete Raumschaft im Oberen Filstal wartet dringend auf den Ausbau des bereits seit Jahrzehnten hoffnungslos überlasteten Teilstücks der Magistrale Karlsruhe-München, die durchgängig einen sechsstreifigen Standard erhält. Nach den bereits begonnenen Abschnitten im Raum Ulm und Pforzheim/Ost stellt der Alaufstieg diesbezüglich den letzten Engpass dar, den es zeitnah zu beseitigen gilt.

Die Städte und Gemeinden, die Wirtschaft, und die Bevölkerung drängen gemeinsam mit dem Landkreis darauf, die Maßnahme schnellstmöglich umzusetzen. Die Politik hat wiederholt und zuletzt bei einem Mobilitäts-Infrastrukturgipfel auf Einladung des Landrats am 12.03.2022 parteiübergreifend bestätigt, dass der neue Alaufstieg zu den hoch priorisierten Projekten in Bund und Land zählt und die Finanzierung sichergestellt ist. Im engen Schulterschluss zwischen Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Bürgerschaft soll das Projekt neben dem Weiterbau der B 10 bis Geislingen/Ost zügig vorangetrieben und alle Chancen der Beschleunigung genutzt werden.

Die neue Autobahngesellschaft des Bundes legte im Sommer 2021 einen aktualisierten Zeitplan vor. Für das 1. Quartal 2022 wurde die jetzt mit Schreiben vom 31.01.2022 vorgelegte Planänderung in das laufende Planfeststellungsverfahren

eingbracht, zu dem das Landratsamt Gelegenheit zur Stellungnahme bis 31.03.2022 erhielt. Mit Beschluss des UVA am 29.03.2022 kann diese fristgerecht abgegeben werden.

Mit der vorausgegangenen 2. und 3. Planänderung wurden bereits wichtige Verbesserungen an der Trasse und den Ingenieurbauwerken vorgenommen und die Akzeptanz der Planung vor Ort deutlich erhöht. Dazu fand der Erörterungstermin am 26.09.2019 in der Gruibinger Sickenbühlhalle statt.

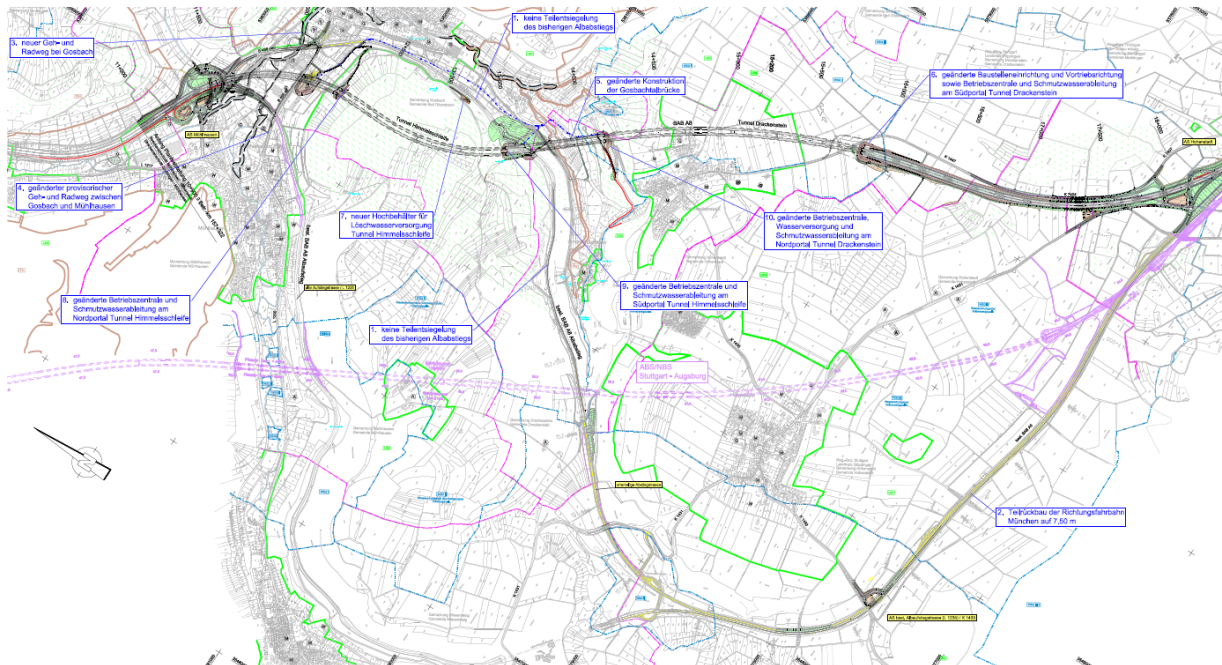
b) Inhalte der 4. Planänderung

Die Planfeststellungsbehörde beim Regierungspräsidium Stuttgart weist darauf hin, dass aufgrund der eingereichten Stellungnahmen und der fortgeschrittenen Planung sowie aktueller Rechtsprechung weitere Anpassungen an der Planung, ergänzende Gutachten und eine Überarbeitung des Umweltfachbeitrags erforderlich wurden.

Zum 01.01.2021 erfolgte zudem aufgrund der Reform der Autobahnverwaltung ein Übergang der Zuständigkeit für das Vorhaben vom Regierungspräsidium Stuttgart auf die Niederlassung Südwest der neu gegründeten Autobahn GmbH des Bundes.

Im Grundsatz blieb die Neutrassierung der Bundesautobahn A 8 und der nachgeordneten Straßen im genannten Abschnitt aber unverändert.

Die vorgelegte Planänderung umfasst im Wesentlichen die gelisteten Eckpunkte. Dazu an dieser Stelle einige zusammenfassende Hinweise:



1. Keine Teilentsiegelung des bisherigen Altabstiegs

Der Erhalt des bisherigen Altabstiegs als künftiger Landesradweg wurde seitens des Vorhabenträgers bereits zugesagt. Die Raumschaft und der

Landkreis hatten dies ausdrücklich begrüßt. Die Trasse steht, wie auch die bisherige Aufstiegsstrecke, unter Denkmalschutz. Da sich Entsiegelungsmaßnahmen generell nachteilig auf die Dauerhaftigkeit des Denkmals auswirken würden, wird auf den ursprünglich vorgesehenen Rückbau und die Rekultivierung von Teilen der vorhandenen Fahrbahn am Drackensteiner Hang verzichtet.

2. Teilrückbau der Richtungsfahrbahn München auf 7,50 m
3. Neuer Geh- und Radweg bei Gosbach
4. Geänderter provisorischer Geh- und Radweg zwischen Gosbach und Mühlhausen

Das Gewerbegebiet „Im Brühl“ auf Markung Bad Ditzenbach wird an den bestehenden Geh- und Radweg auf der alten Tälesbahntrasse angeschlossen. Bauzeitig kann dieser Weg als Umleitungsstrecke genutzt werden. Für eine bessere Akzeptanz und höhere Sicherheit wird der bauzeitige Geh- und Radweg im weiteren Verlauf durch einen Durchlass unter dem bestehenden Alabstieg durchgeleitet, anschließend vollständig entlang der B 466 geführt und an die Straße „Filsaue“ im neuen Gewerbegebiet der Gemeinde Mühlhausen angeschlossen.

5. Geänderte Konstruktion der Gosbachtalbrücke

Die Konstruktion der Gosbachtalbrücke konnte nochmals optimiert werden. Durch geringfügige Vergrößerung der Bogenspannweite und Schrägstellung der Pfeiler wird eine stützenfreie Überbrückung der steilen, rutschgefährdeten Talflanken erreicht. Dadurch kann das bisher in den Talflanken erforderliche Traggerüst zur Herstellung des Überbaus entfallen. Der Eingriff wird dadurch auf ein Minimum reduziert.

6. Geänderte Baustelleneinrichtung und Vortriebsrichtung sowie Betriebszentrale und Schmutzwasserableitung am Südportal Tunnel Drackenstein
7. Neuer Hochwasserbehälter für Löschwasserversorgung Tunnel Himmelsschleife
8. Geänderte Betriebszentrale und Schmutzwasserableitung am Nordportal Tunnel Himmelschleife
9. Geänderte Betriebszentrale und Schmutzwasserableitung am Südportal Tunnel Himmelsschleife
10. Geänderte Betriebszentrale, Wasserversorgung und Schmutzwasserableitung am Nordportal Tunnel Drackenstein

Die unter 6.-10. genannten Änderungen haben sich bei den Tunnelbauwerken insbesondere hinsichtlich des Bauablaufs und der Ver- und Entsorgung ergeben.

Diese betreffen zunächst die Baustelleneinrichtungsflächen. Neu ist ein fallender Vortrieb von Süden nach Norden vorgesehen. Dafür stehen am Südportal (Tunnel Drackenstein) ausreichend große Flächen für die Baustelleneinrichtung zur Verfügung.

Beide Tunnelanlagen erhalten Betriebsgebäude. Die Hauptzentralen befinden

sich am Nordportal des Tunnels Himmelsschleife und am Südportal des Tunnels Drackenstein.

Da andere Lösungen, etwa über die Albwasser-Versorgungsgruppe II oder die Ortsnetze Gosbach und Eselshöfe ausschieden, wird ein neuer Hochbehälter errichtet. Damit wird auch die Versorgung des Bad Ditzzenbacher Ortsteils Gosbach sichergestellt, der bauzeitlich vom Netz der Krähensteigquelle genommen werden muss.

Schmutzwässer werden neu durch den Tunnel selbst abgeleitet und nicht vom Südportal des Tunnels Himmelsschleife durch die Amtalklinge. Die Ableitung vom Nordportal erfolgt parallel zur neuen Wasserversorgungsleitung zum Gewerbegebiet „In der Au“.

Die ursprünglich geplante Abwasserdruckleitung vom Südportal des Tunnels Drackenstein nach Oberdrackenstein entfällt. Das Schmutzwasser wird über den Tunnel zum Nordportal geleitet und über eine Abwasserdruckleitung nach Oberdrackenstein entsorgt.

Auch der Tunnel Drackenstein wird komplett von der Albhochfläche aufgeföhren. Entsprechend wird die Baustelleneinrichtung am Südportal vergrößert.

11. Landschaftsplanung

Umfangreiche Anpassungen gab es in den Bereichen des Umweltrechts. Neu enthalten ist ein Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (WRRL). Überarbeitet wurden das forstrechtliche Ausgleichskonzept und von der höheren Forstbehörde ein neuer Ausgleichsfaktor festgelegt.

Neu erstellt wurde der bodenschutzfachliche Beitrag. In Folge dessen wurden neue Verwertungspfade in den Eingriffsbereichen der Baumaßnahme aufgezeigt.

Die Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung wurde um die Erkenntnisse aus der 2018 erlassenen FFH-Verordnung und dem 2019 fertiggestellten Managementplan ergänzt.

Zur Herstellung des Drackensteinunnels bzw. zur Verbringung des damit verbundenen Tunnelausbruchs sowie zur Herstellung des Brückenbauwerks der Gosbachtalbrücke werden im Gosbachtal umfangreiche Massen- und Materialtransporte notwendig. Um negative Einflüsse auf die Fauna zu minimieren wird ein aufwändiger Maßnahmenkatalog dargestellt.

Dies gilt auch für die notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die in Folge der dargestellten Änderungen beim Erhalt der bestehenden Abstiegs- trasse für die Zwecke des Radverkehrs an anderer Stelle vorzunehmen sind. Entsprechend wird der Seitenstreifen der heutigen Richtungsfahrbahn München stärker als geplant zurückgebaut und die neue Fahrbahnbreite auf 7,50 m festgelegt. Im Einzelnen wird auf die Maßnahmen in den Fachstellungnahmen der Unteren Verwaltungsbehörden gezielt eingegangen und an dieser Stelle verwiesen.

Die vorgestellten Planänderungen stellen in vielen Bereichen deutliche Verbesserungen gegenüber dem bisherigen Planungsstand dar und stoßen in der Raumschaft des Oberen Filstals bei den Städten und Gemeinden daher auf breite Zustimmung.

Dies gilt gleichermaßen für die Bewertung der Änderungen und insbesondere umweltrechtlichen Neuregelungen durch die Fachämter des Landratsamts, die ihre Stellungnahmen mit zielorientierten Anregungen und Hinweisen auf Grundlage der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen ausgearbeitet haben. Dies gilt auch für die Hinweise des Kreisbrandmeisters, die auf den neuesten technischen Regelwerken beruhen.

- In der Gesamtbetrachtung wird die 4. Planänderung durch den Landkreis Göppingen nachdrücklich unterstützt und die unter II.c) aufgeführte Stellungnahme des Landratsamts abgegeben.

Die Verwaltung sieht allgemein eine große Chance, dass das Planfeststellungsverfahren vor diesem Hintergrund zeitnah zu Ende gebracht werden kann. Soweit die Stellungnahmen aller Träger öffentlicher Belang mit Augenmaß abgegeben werden, ist mit dem Planfeststellungsbeschluss in der Jahresmitte 2022 zu rechnen.

Es wäre allgemein zu begrüßen, wenn die Vorteile der aktuellen Trassenplanung erkannt und einzelne Widerstände vor Ort, die eine deutliche Minderheit in der Bevölkerung repräsentieren, aufgegeben werden.

Auf dieser Grundlage könnte rasch Rechtssicherheit hergestellt werden. Im direkten Anschluss werden die Bauvorbereitungsplanung eingeleitet und die erforderlichen europaweiten Ausschreibungen vorbereitet. Im aufgezeigten Zeitplan der Autobahngesellschaft wäre mit dem eigentlichen Baubeginn entsprechend zu Beginn des Jahres 2024 zu rechnen. Erste vorbereitende Maßnahmen sollen bereits deutlich früher umgesetzt werden.

Für die Interimszeit bis zur geplanten Inbetriebnahme der Neubaustrecke spätestens im Jahr 2032 setzt die Landkreisverwaltung auf die Umsetzung begleitender verkehrslenkender Maßnahmen. Die örtlichen Belastungen, insbesondere während der häufig auftretenden Umleitungsverkehre und durch generell zu beobachtenden Ausweichverkehrsströme bei Staulagen sollen dadurch verringert werden. Die Autobahngesellschaft hatte bereits beim Mobilitäts-Infrastrukturgipfel zugesagt, ein solches Konzept in Zusammenarbeit mit der Kreisverwaltung zu prüfen.

c) Stellungnahme des Landratsamts Göppingen

1. Grundsätzliches

Der Landkreis Göppingen betrachtet den Neubau des Alaufstiegs im Zuge der Bundesautobahn A 8 zwischen Mühlhausen und Hohenstadt neben dem Weiterbau der B 10 bis Geislingen/Ost als zentrales Verkehrsinfrastrukturprojekt von hoher Bedeutung für die Standortqualität. Die Bevölkerung und die Wirtschaft warten dringend auf die Verbesserung der Außenanbindung des Landkreises im nationalen und internationalen Kontext und hoffen auf deutliche Verbesserungen an den durch Ausweichverkehre hoch belasteten Ortsdurchfahrten in der Raumschaft des Oberen Filstals, im Bereich der Stadt Geislingen und den Gemeinden auf der Albhochfläche..

Das laufende Planfeststellungsverfahren soll nach Abgabe der Stellungnahmen zur aktuell beantragten 4. Planänderung zügig zum Abschluss gebracht werden. Es

wurde angekündigt, den Planfeststellungsbeschluss voraussichtlich zur Jahresmitte zu erreichen.

Die Landkreisverwaltung begrüßt die dargestellten Überarbeitungen im Rahmen der vorgelegten 4. Planänderung ausdrücklich. Es werden weitere Verbesserungen gegenüber den bereits in der 2. und 3. Planänderung optimierten Planungen erzielt, die auf breite Akzeptanz in den betroffenen Städten und Gemeinden treffen. Insbesondere bei den Ingenieurbauwerken (Gosbachtalbrücke, Tunnelbauwerke), der Baulogistik, bei den Rettungseinrichtungen einschließlich der Löschwasserversorgung und den begleitenden landschaftspflegerischen Maßnahmen wurden wesentliche Fortschritte erzielt. Die Änderungen werden daher im Grundsatz unterstützt.

Ergänzend möchte die Landkreisverwaltung für die lange Interimsphase bis zur Inbetriebnahme der Neubaustrecke (2032) Verbesserungen an den hoch belasteten Ortsdurchfahrten erreichen, die extrem unter den häufig und regelmäßig wiederkehrenden Ausweichverkehren bei Staulagen und Umleitungen leiden. Dazu sollen in fachlicher Zusammenarbeit mit der Autobahngesellschaft begleitende verkehrslenkende Maßnahmen durch gezielte Informationstechnik umgesetzt und durch den Vorhabenträger finanziert werden. Ziel muss sein, das hohe Verkehrsaufkommen vorrangig auf der Autobahn zu belassen. Es wird gebeten, ein unterstützendes Lenkungskonzept zu erarbeiten und dieses zeitnah bereits vor Beginn der Bauphase umzusetzen. Die Landkreisverwaltung ist bereit, ein abgestimmtes Konzept gemeinsam voranzubringen.

2. Stellungnahmen der Fachämter

Aus den Fachämtern werden dazu folgende Stellungnahmen abgegeben:

Kreisbrandmeister / Herr Prof. Dr. Reick, Tel.: -1080

Bereits 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 bezieht sich sowohl auf die gesamte Bauzeit (Rohbau- und Ausbauphase) als auch auf die Betriebsphase.

Für die Bauzeit ist daher eine entsprechend leistungsfähige Rettungseinheit (Rettungswehr bzw. Grubenwehr) aufzustellen und vom Vorhabenträger zu unterhalten. Es wurden hierzu in den vergangenen Jahren Hinweispapiere der Ministerien des Landes Baden-Württemberg veröffentlicht, die sich mit untertägigen Baustellen beschäftigen und daher auch für die Baustellen dieses Projektes anzuwenden sind. Es sind dies die Hinweise der jeweils zuständigen Ministerien in Baden-Württemberg zur Sicherheit in Tunnelbaustellen (Januar 2014) und zum Einsatz der Gemeindefeuerwehren in Hohlraum- und Tunnelbaustellen (Dezember 2019) sowie die gemeinsamen Empfehlungen mehrerer Ministerien insbesondere zur Rohbauphase bei Tunnelbaustellen (Oktober 2016).

Für die Betriebsphase der geplanten Tunnel ist daher auf Grundlage der RABT

(Ausgabe 2006, bzw. deren Nachfolgeregelungen) eine objektbezogene Gefährdungsanalyse unter Berücksichtigung der gegebenen besonderen Randbedingungen erforderlich. Mit der 2. Planänderung dieses Streckenabschnittes ist durch den Regelquerschnitt RQ36T mit Standstreifen in den Tunneln eine Verbesserung der Situation für die Rettungskräfte gegenüber der Ursprungsplanung eingetreten, wodurch sich die Möglichkeiten der Anfahrt für die Polizei und die Hilfsdienste im Einsatzfall verbessert. Dennoch stellen die Tunnelkette in Verbindung mit den Brückenbauwerken, die topographische Situation sowie die örtlichen Feuerwehrstrukturen besondere objektspezifische Randbedingungen dar, die in einer spezifischen Gefährdungsanalyse berücksichtigt werden müssen. Auf die Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) in der Ausgabe 2006 bzw. deren Nachfolgeregelungen, auf die Empfehlungen für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln mit einer Planungsgeschwindigkeit von 80 km/h oder 100 km/h (EABT-80/100) in der Ausgabe 2019 sowie auf die ZTV-ING wird verwiesen.

Der Landkreis verweist auf seine Stellungnahme aus dem Jahr 2005 sowie auf die vorgenannten Hinweise, Empfehlungen und Richtlinien. Deren Umsetzung wird vorausgesetzt. Ergänzend und konkretisierend werden folgende Punkte für erforderlich gehalten:

1. 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“, 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“ sowie auf die „Hinweise des Ministeriums für Inneres, Digitalisierung und Migration zum Einsatz der Gemeindefeuerwehren in Hohlraum- und Tunnelbaustellen in Baden-Württemberg vom 27. Dezember 2019“.
2. Für die Sicherheit während der gesamten Bauzeit (Rohau- und Ausbauphase, also bis zur Inbetriebnahme) ist daher ein Sicherheitskonzept zu erstellen und mit den Feuerwehren bzw. der Brandschutzdienststelle abzustimmen. Die entsprechenden Sicherheitsvorschriften, der Stand der Technik bzw. die vorgenannten Hinweise und Empfehlungen der baden-württembergischen Ministerien sind hierbei zu beachten.
3. Es ist zu beachten, dass auch während der mehrjährigen Bauphase die Sicherheit auf der in Betrieb befindlichen bestehenden Autobahnstrecke jederzeit durch die Hilfsdienste gewährleistet werden kann. In allen Bauphasen sind ausreichende und jederzeit geeignete Zufahrtsmöglichkeiten für die Baustellen sowie für die bestehende BAB für die Hilfsdienste zu berücksichtigen.
4. Bei Planung, Bau und Betrieb der Tunnelanlagen ist die Richtlinie für die

Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) in der aktuellen Fassung bzw. deren Nachfolgeregelungen umzusetzen. Weiterhin sind die Empfehlungen für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln mit einer Planungsgeschwindigkeit von 80 km/h oder 100 km/h (EABT-80/100) sowie die zusätzlichen technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten (ZTV-ING) zu beachten.

5. Das nach Abschnitt 0.4 der RABT 2006 (bzw. Abschnitt 3.2 und 3.3 der EABT-80/100) erforderliche Gesamtsicherheitskonzept bzw. eine Risikoanalyse nach Abschnitt 0.5 sind in den Unterlagen zum vorliegenden Antrag (auch in der 4. Planänderung) nicht enthalten. Eine Prüfung ist aus Sicht der Feuerwehren daher nur unzureichend und unvollständig möglich. Wir gehen davon aus, dass ein Gesamtsicherheitskonzept und eine Risikoanalyse erstellt werden 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 Rahmen des Gesamtsicherheitskonzeptes abzustimmen. Hierbei können sich ggf. erweiterte Anforderungen ergeben.
6. Auf Grund der besonderen räumlichen Situation mit den beiden Tunneln und den beiden Brücken 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 davorliegenden Tunnel zu betätigen, um den Einsatzfahrzeugen eine sichere und zügige Anfahrt überhaupt zu ermöglichen. Dies ist in einer Gesamtplanung festzulegen und aufeinander abzustimmen.
7. Verstärkte Maßnahmen zu Verbesserung der Sicherheit sind auch nach Abschnitt 4.2 der EABT-80/100 aufgrund der Tunnellänge und der vorhandenen Längsneigung über 3% erforderlich. Es wird daher davon ausgegangen, dass die Standardausstattung entsprechend erweitert wird.
8. Wir gehen als Grundlage für die Bemessung der Lüftungssysteme im Brandfall alleine schon aufgrund der gefahrenen Lkw-km pro Tag und Röhre von einer anzusetzenden Brandleistung von 100 MW aus. Auf Tabelle 11 der EABT-80/100 wird verwiesen. Die Auflistung weiterer Argumente für diesen Ansatz können, soweit dies im Gesamtsicherheitskonzept nicht berücksichtigt sein sollte, bei Bedarf nachgereicht werden. Da ein Gesamtsicherheitskonzept nicht vorgelegt wurde, ist noch darzulegen, weshalb ggf. auf eine Rauchabsaugung über die Zwischendecke (steuerbare Klappen und Abluftkanal) verzichtet werden soll, welche z. B. nach Tabelle 7 der EABT-80/100 ab einer Tunnellänge von 600 bzw. 1200 m erforderlich wäre. Für eine

- ggf. erforderliche manuelle Steuerung der Lüftungsanlage im Brandfall nach Abschnitt 7.5 der EABT-80/100 sind entsprechende Abstimmungen und Handlungsanweisungen zwingend erforderlich. Das Lüftungsgutachten, die anzusetzende Brandleistung und die Anforderungen an die Entlüftung im Brandfall sind mit der Brandschutzdienststelle abzustimmen.
9. 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. Die Unterlagen zeigen nur den Querschnitt eines befahrbaren Querstollens. Es wird daher davon ausgegangen, dass alle Querstollen befahrbar sind.
 10. Die Feuerwehren in der Raumschaft (Hohenstadt, Drackenstein, Mühlhausen, Bad Ditzgenbach, Wiesensteig und Gruibingen sowie ggf. 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 Einsätze in Tunnelanlagen geeignet sind. Die Mehraufwendungen, die sich hieraus ergeben, sind vom Betreiber bzw. Straßenbaulastträger zu tragen. Die technische Ausrüstung bei den betroffenen Feuerwehren ist in Anlehnung an die „Empfehlung zur Einsatztaktik in Straßentunneln“ des Arbeitskreises Tunnelleinsatz Baden-Württemberg sicherzustellen. Die erforderlichen Einsatzmittel sind im Rahmen der Einsatzplanung mit den Feuerwehren abzustimmen.
 11. 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. Auch die anderen drei Portale sollten unabhängig von der Anfahrt über die BAB im Einsatzfall anfahrbar sein. An allen vier Portalen sollte eine Mittelstreifenüberfahrrung für die Hilfsdienste im Einsatzfall vorgesehen werden, welche ohne wesentlichen Zeitverzug genutzt werden kann.
 12. Auch 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. Eine Regulierung des Drucks im Einsatzfall durch die Feuerwehr ist erforderlich. Die Anlagen sind mit einer hohen Verfügbarkeit und entsprechend technisch redundant auszuführen. Rückfallebenen sind einzuplanen.
 13. Im gesamten Bereich der Tunnelanlagen ist eine sichere Funkverbindung und Kommunikation für Einsatzfahrzeuge und tragbare Funkgeräte der Feuerwehren, des Rettungsdienstes und der Polizei sicherzustellen (übergeordneter Funkverkehr und Einsatzstellenfunk).
 14. Die Feuerwehr muss die Möglichkeit haben, die komplette Videoüberwachung der Tunnelanlagen in den einzelnen betroffenen Feuerwehrhäusern im Einsatzfall auszuwerten. Die Informationen hinsichtlich des zu erwartenden

Umfangs des Ereignisses müssen aus Gründen der Sicherheit bereits den anfahrenden Rettungskräften bekannt sein, da hiervon die Anfahrtstrecken abhängen.

15. In den Tunnelröhren muss eine akustische Warnanlage installiert sein, durch die die Personen im Tunnel automatisiert gewarnt sowie auch individuell angesprochen werden können. Hierzu ist eine Bedienstelle für die Feuerwehr an einer geeigneten Stelle (jeweilige Hauptzentrale) erforderlich.
16. Die Ausstattung und Einrichtung der Betriebsräume, Haupt- und Unterzentralen sind in der weiteren Planung mit der Feuerwehr abzustimmen. Die Auslegung der verkehrstechnischen Einrichtungen muss die Besonderheiten des Objektes berücksichtigen. 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 zu berücksichtigen.
17. Für den Einsatzfall ist eine Beleuchtung der Tunnelvorfelder erforderlich.
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.
19. Die geplanten Änderungen an der Anschlussstelle Mühlhausen wirken sich auf die erforderliche Anfahrtsmöglichkeit der Feuerwehr zum Ulmer Portal des Lärmschutztunnels Gruibingen aus. Durch die Aufschüttung des Lärmschutzwalls verschlechtern sich die Sichtverhältnisse und eine Anfahrt entgegen der Fahrtrichtung ist in der ersten Phase des Einsatzes in diesem Tunnel nicht mehr möglich. Kompensationsmaßnahmen (z. B. ein Zugriff auf entsprechende Videobilder oder eine bessere Zufahrtsmöglichkeit) sind zu prüfen.

Für die Betriebsphase der Tunnel benötigen die Feuerwehren entsprechende Einsatzunterlagen sowie geeignete Handreichungen zur Funktionsweise und Bedienung der Sicherheitseinrichtungen. Insbesondere die Bedienung der Löschwasseranlage, der Havariebecken (Löschwasser-Rückhaltung) und der Lüftungsanlage im Brandfall sind einvernehmlich abzustimmen.

Bauamt / Frau Giesder, Tel.: -2107

Die Landesbauordnung gilt bei öffentlichen Verkehrsanlagen nur für Gebäude (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 LBO). Den Unterlagen kann entnommen werden, dass Betriebsgebäude (Haupt- und Unterzentralen) an den Tunnelportalen vorgesehen sind. Die Betriebszentralen dienen der Unterbringung sämtlicher für die Elektroversorgung der Tunnelröhren und Streckenanlagen notwendigen Einrichtungen. Demnach dürfte es sich um Nebenanlagen i.S.d. § 1 Abs. 4 FStrG handeln. Nach § 4 FStrG hat der Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen, dass die Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Behördlicher Genehmigungen, Erlaubnisse und Abnahmen durch andere als die Straßenbaubehörden bedarf es nicht. Daher dürfte der Anwendungsbereich der LBO ausgeschlossen sein.

Sollte die Straßenbaubehörde gegenteiliger Auffassung sein, so wäre das Gebäude vermutlich in Gebäudeklasse 3 einzustufen. Die tragenden Wände müssten

feuerhemmend hergestellt werden. Für einen zweiten Rettungsweg ist Sorge zu tragen. Weitere bauordnungsrechtliche Aussagen können mit den vorliegenden Unterlagen nicht getroffen werden.

Umweltschutzamt

Fachbereich Wasserrecht / Frau Tanczer, Tel.: -2210

Das wasserrechtliche Einvernehmen nach § 19 Abs. 3 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) wird erteilt.

Grundwasserschutz / Herr Riek, Tel.: -2214

Es wird auf die seitherige Stellungnahme verwiesen, welche vollumfänglich Gültigkeit behält.

Ergänzend wird zu den erforderlichen wasserrechtlichen Zulassungsentscheidungen (ggf. im Rahmen der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses) wie folgt ausgeführt:

- Erlaubnis oder Bewilligung nach § 8 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) für Benutzungen des Grundwassers gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG

Durch die geplanten Tunnelbauwerke wird bauzeitlich und dauerhaft in Grundwasservorkommen eingegriffen (Ab- und Umleitung von Grundwasser). Diese Benutzungen des Grundwassers sind gemäß §§ 8, 9 WHG erlaubnisbedürftig.

- Befreiung von den Verboten der Rechtsverordnung des Landratsamts Göppingen zum Schutz der Wassergewinnungsanlage im Einzugsgebiet der Krähensteigquelle auf Gemarkung Bad Ditzenbach-Gosbach der Gemeinde Bad Ditzenbach vom 25.01.1998, Nr. II 2.1 c – 690.41 gemäß § 52 Abs. 1 Satz 2 WHG

Die Trasse befindet sich teilweise (Tunnel Drackenstein sowie das südöstliche Ende der Gostalbrücke) innerhalb der engeren und der weiteren Schutzzone (Zonen II und III) des durch Rechtsverordnung des Landratsamts Göppingen zum Schutz der Wassergewinnungsanlage im Einzugsgebiet der Krähensteigquelle auf Gemarkung Bad Ditzenbach-Gosbach der Gemeinde Bad Ditzenbach vom 25.01.1998, Nr. II 2.1 c – 690.41 festgesetzten Wasserschutzgebiets „Krähensteigquelle“. Das vorliegende Vorhaben erfüllt diverse Verbotstatbestände der Wasserschutzgebietsverordnung, weshalb es mithin einer Befreiung von den Verboten dieser Rechtsverordnung gemäß § 52 Abs. 1 Satz 2 WHG bedarf.

Oberflächengewässer / Herr Müller, Tel.: -2226

Wasserrechtliche Zulassungsentscheidungen (ggf. im Rahmen der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses bzw. § 78 VwVfG):

Die folgenden wasserrechtlichen Zulassungsentscheidungen für die bezeichneten Tatbestände sind im Bereich Oberflächengewässer für die Antragsvariante erforderlich:

- Planfeststellung / Plangenehmigung gemäß § 68 WHG für Gewässerausbau für
 - 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)
- Ausbau der Amtalklinge im Zusammenhang mit der „Auffüllung Amtalklinge“, neuer naturnaher Graben und Kaskaden ins Gosbachtal (ebenfalls Schutzmaßnahme S 11)
- Herstellung einer rauen Rampe im Mündungsbereich des Hohlbachs (Schutzmaßnahme S 14)
- Verlegung des verdolten Triebwerkskanals der Exenmühle (Ersatzgewässerstrecke gemäß § 3 Abs. 3 WG)
- Erlaubnis oder Bewilligung für Anlagen in, an, über oder unter einem Gewässer nach § 36 WHG i.V.m. § 28 WG für
 - Filstalbrücke (Fils, Hohlbach und Schönbach, Bauwerk [BW] 7424 605)
 - Gostalbrücke (BW 7424 607)
 - Ersatzneubau Filsbrücke (BW 7424 643)
 - Ersatzneubau Hohlbachbrücke (BW 7424 644)
 - Neubau Schönbachbrücke (BW 7424 604)
 - 2 dauerhafte Durchlässe DN 1400 im Bereich des Schönbachs (B 466 neu und Wirtschaftsweg)
 - 3 Durchlässe im Bereich der Amtalklinge (dauerhaft)
 - Querung der Gos mit zwei Entwässerungsleitungen und einem Stromkabel (dauerhaft)
 - Verstärkung der bestehenden Brücke über die Gos (bauzeitig, lfd. Nr. 142 Bauwerksverzeichnis)
 - 3 Behelfsbrücken über die Fils und eine provisorische Brücke über den Schönbach (bauzeitig)
- Erlaubnis oder Bewilligung für Gewässerbenutzungen: dauerhaftes Einleiten von Stoffen in ein Gewässer nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG für die Entwässerung der Neubaustrecke über
 - Regenklärbecken (RKB)/Regenrückhaltebecken (RRB) „Fils“
 - RKB/RRB „Hohlbach West“
 - RKB/RRB „Hohlbach Ost“ mit bauzeitigem Einleiten aus den beiden Tunnelbaustellen nach der Vorbehandlung
- Befreiung nach § 38 Abs. 4 WHG für Eingriffe in den Gewässerrandstreifen (§ 38 WHG i.V. m. § 29 WG)
 - Bauzeitige Anschlussstelle Mühlhausen Süd, Einfahrt (lfd. Nr. 45 c Bauwerksverzeichnis [BWV])
 - Bauzeitige Schutzwand Fils im Bereich der neuen Filstalbrücke
 - Dauerhafte Anlage eines Hauptwirtschaftswegs (lfd. 28 c BWV) im Bereich des neu verlegten Schönbachs.
 - Dauerhafter Geh- und Radweg im Bereich der Anschlussstelle Mühlhausen Nord (lfd. Nr. 212e BWV, nicht im gesamten Verlauf - jedoch teilweise)
- Genehmigung nach § 78 Abs. 5 WHG für Eingriffe in rechtskräftige Überschwemmungsgebiete (§§ 78 WHG ff i.V.m. § 65 WG)
 - Dauerhafter Geh- und Radweg im Bereich der Anschlussstelle Mühlhausen Nord (lfd. Nr. 212e BWV)
 - Bauzeitige Anschlussstelle Mühlhausen Nord (lfd. Nr. 45c BWV)

- Ableitgraben aus dem RKB/RRB Fils (Ifd. Nr. 45c BWV)
- Ersatzneubau Filsbrücke (BW 7424 643)
- Ersatzneubau Hohlbachbrücke (BW 7424 644)
- Stützen der Filstalbrücke (BW 7424 605)

Im Zusammenhang mit den oben genannten Anlagen (Brücken, Behelfsbrücken Ersatzneubauten, Geh- und Radweg) sind jeweils auch Genehmigungen für dauerhafte und temporäre Anlagen in Überschwemmungsgebieten nach § 78a WHG i.V.m. § 65 WG erforderlich (ggf. im Rahmen der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses). Die erforderlichen Nachweise hinsichtlich der Hochwasserneutralität sind nicht in den Unterlagen enthalten und müssen noch nachgereicht werden. Die erforderlichen Eingriffe müssen umfangs-, funktions- und zeitgleich ausgeglichen werden, wobei die Hochwassergefahr für Dritte nicht erhöht werden darf (vgl. §§ 78 Abs. 5, 78a Abs. 2 WHG). Derzeit führt das Land unter Federführung des Referats 52 beim Regierungspräsidium Stuttgart eine gebietsweise Fortschreibung der Hochwassergefahrenkarten (HWGK) im Einzugsgebiet der Fils durch. Die Modellrechte für die Berechnungen liegen beim Regierungspräsidium und somit können aktuelle Daten von dort bezogen werden. Neben den hydrologischen und hydraulischen Grundlagendaten sind dies z.B. auch aktuelle Profilvermessungen und ein hochauflösendes digitales Geländemodell. Die nicht vorhandenen, jedoch erforderlichen Nachweise sind durch ein Fachbüro zu erbringen, welche bereits Erfahrungen mit der Erstellung von HWGK gesammelt hat.

Es fehlen zu den einzelnen wasserrechtlichen Tatbeständen noch Detailpläne. In den Unterlagen enthalten sind lediglich allgemeine Aussagen oder Prinzipskizzen. Außerdem sind die der Bemessung zugrunde gelegten KOSTRA-Daten des Deutschen Wetterdienstes veraltet (vgl. Unterlage 13, Anlage 1 und Anlage 1c, hier mit KOSTRA 1997 und KOSTRA 2000). Die wassertechnischen Berechnungen sind daher dem aktuellen Stand anzupassen und mit KOSTRA 2010R neu zu bemessen. Durch die etwas höheren Niederschlagsspenden ergeben sich auch höhere Zuflüsse, die sich auch auf die Größe der Anlagen und Anlagenteile (RKB, RRB, Notüberläufe etc.) auswirken können.

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 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 sollen wie beantragt naturnah erfolgen.
- b) Bei der Ausarbeitung der Ausführungspläne für der Verlegung des Schönbachs und der Neuanlage des Hauptwirtschaftsweges Schönbachtal

- (Ifd. 28 c BWV) ist ein möglichst großer Randstreifen als Puffer zwischen Weg und Gewässer zu berücksichtigen. Außerdem ist die Querneigung des Wegs anstelle Richtung Gewässer in Richtung des wegbegleitenden Grabens zu drehen. Der Schmutz- und Schadstoffeintrag vom Weg ins Gewässer wird hierdurch reduziert und im Graben durch eine bewachsene Bodenschicht eine Vorreinigung erzielt.
- c) Details für die Neuverlegung des verdolten Triebwerkskanals der Exenmühle (Ifd. Nr. 211 e, Durchpressung des bestehenden Autobahndamms bzw. der zukünftigen L 1235 und neue Einmündung in die Fils) sind mindestens 6 Monate vor Baubeginn der unteren Wasserbehörde vorzulegen und mit dieser einvernehmlich abzustimmen. Die neue Einmündungsstelle ist hierbei naturnah zu gestalten. Mindestens 10 m vor der Einleitung in die Fils ist ein offenes naturnahes Gerinne anstelle einer Verdolung herzustellen, um den Eingriff bzw. einen Verbau an der Fils so gering wie möglich zu halten.
- d) Bei sämtlichen Anlagen am Gewässer nach § 36 WHG i.V.m. § 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 unterbrochen werden. Für die dauerhaften und die bauzeitigen Anlagen innerhalb der rechtskräftigen Überschwemmungsgebiete sind neben den Detailausführungsplänen durch ein qualifiziertes Fachbüro hydraulische Gutachten mit Wasserspiegellagenberechnungen vorzulegen, bei welchen die Nachweise erbracht werden, dass ein umfangs-, wirkungs- und funktionsgleicher Ausgleich des verlorengehenden Retentionsraumes erbracht wird und keine nachteilige Veränderung der Wasserspiegellage für Ober- und Unterlieger zu besorgen ist. Die Nachweise mit den aktuellen Daten aus der gebietsweisen Fortschreibung der Hochwassergefahrenkarten sind durch ein Fachbüro zu erbringen, welches bereits Hochwassergefahrenkarten im Auftrag des Landes erstellt hat. Da die Hochwassergefahrenkarten nach dem Neubau der BAB 8 aktualisiert werden müssen, sind bei der Ausführungsplanung die Verfahrensschritte für eine anlassbezogene Fortschreibung zu beachten. Nähere Informationen hierzu können im Internet unter folgender Adresse abgerufen werden: <https://www.hwgk-fortschreibung.de>
- e) Der jeweilige Baubeginn und die Fertigstellung der Gewässerverlegungen, Gewässerumgestaltungen 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 (GPRO-Format) vorzulegen, so dass die Hochwassergefahrenkarten des Landes angepasst werden können. Zusätzlich sind die Daten in die landesweite Profildatenbank bei der Landesanstalt für Umwelt (LUBW) zu übermitteln.

Nähere Infos zum Datenformat und zum Daten-transfer sind im Internet unter folgender Seite verfügbar:

<https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/wasser/vergabe-und-abwicklung-gpro-projektverwaltung>.

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

Nebenbestimmungen für die Einleitungen in ein Gewässer nach § 9 WHG:

- 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 Absperr-einrichtungen 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.

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 (Absetzzeit 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 die Wassermenge, der pH-Wert und die Trübung kontinuierlich zu erfassen. 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 bei. Die Bemessung erfolgte anhand nicht mehr aktueller KOSTRA-Daten des Deutschen Wetterdienstes (DWD). Mindestens 6 Monate vor Baubeginn sind der unteren Wasserbehörde Detailausführungspläne vorzulegen und mit dieser abzustimmen. Die Bemessung der Becken muss dann nach den zum Zeitpunkt der Erstellung der Ausführungspläne gültigem Bemessungsgrundsätzen dem Stand der Technik entsprechen und mit aktuellen Daten des DWD erfolgen. Eine Freigabe für den Bau durch die untere Wasserbehörde ist erforderlich.

d) Sämtliche neu angelegten Einmündungsstellen in ein Gewässer - neben den o.g. RRB/RKB sind dies auch teilweise Außengebiete, die über Gräben und Dolen neu gefasst werden - sind hydraulisch günstig (Einmündungswinkel < 45°) und auf Höhe der Mittelwasserlinie an das Gewässer anzubinden. Die Anbindung hat mit naturnahen Bauweisen, ohne die Verwendung von Beton zu erfolgen. Die Ausführung der Einmündungsbereiche ist mit der unteren Wasserbehörde abzustimmen und ggf. vor Ort einvernehmlich festzulegen.

Abwasser und Entwässerung / Herr Bruker, Tel.: -2223

Es wird auf die seitherige Stellungnahme verwiesen, welche vollumfänglich Gültigkeit behält. Ergänzend wird wie folgt ausgeführt:

Einige der verwendeten Richtlinien, Vorschriften und technischen Regelwerke liegen zwischenzeitlich in überarbeiteter Fassung vor, sodass die Entwässerung gegebenenfalls nicht ausreichend dimensioniert ist. Die Entwässerung ist auf den Stand der Technik zu bringen.

Darüber hinaus wurde als Berechnungsgrundlage für die Bemessungsregenspende eine alte KOSTRA-Version verwendet. Die Bemessungsregenspende ist mit der aktuellen Version KOSTRA DWD 2010R erneut zu berechnen.

Der Sickerschacht im Bereich der Behelfsausfahrt Hohenstadt ist mit einer Schutzeinrichtung vor dem Eintrag von wassergefährdenden Stoffen (mindestens im Havariefall) nachzurüsten.

Die nachfolgend aufgeführten wasserrechtlichen Zulassungsentscheidungen sind erforderlich, soweit diese nicht von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses umfasst sind:

- Genehmigung nach § 48 WG für den Bau und Betrieb der folgenden Abwasseranlagen:
 - Versickerbecken Triangel
 - Versickerbecken Albhochfläche
 - Versickerbecken K 1433
 - Sickerschacht im Bereich der Behelfsausfahrt Hohenstadt
 - RKB/RRB Fils
 - RKB/RRB Hohlbach Ost
 - RKB/RRB Hohlbach West
 - Hebewerk AS Hohenstadt
 - Schmutzwasserkanäle
 - Havariebecken
- Erlaubnis oder Bewilligung nach § 8 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) für Benutzungen des Grundwassers gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG (Einleiten von Stoffen in das Grundwasser) durch folgende Abwasseranlagen:
 - Versickerbecken Triangel
 - Versickerbecken Albhochfläche
 - Versickerbecken K 1433
 - Sickerschacht im Bereich der Behelfsausfahrt Hohenstadt

Bodenschutz und Altlasten / Herr Ewald, Tel.: -2217

Am 1. August 2023 wird die Mantelverordnung in Kraft treten, die die Verwertung von ausgehobenem Bodenmaterial bundesweit regelt und die Bundes-Bodenschutzverordnung neu fasst. Beim Bau des Albaufstiegs der A 8 werden die Regelungen der Mantelverordnung zu beachten sein.

Die Anregungen des Fachbereichs Bodenschutz aus der Stellungnahme zur 2. Planänderung aus dem Jahr 2018 wurden aufgegriffen, indem ein bodenkundlicher Fachbeitrag erstellt wurde. Dieser nimmt auf der Grundlage von Bodenuntersuchungen eine Bodenfunktionsbewertung als Grundlage für die Eingriffs-/Ausgleichsregelung vor, beleuchtet die Schadstoffgehalte der Böden und ermittelt die Massen an kulturfähigem Bodenmaterial, die beim Bau des Albaufstiegs der A 8 anfallen werden.

Insbesondere auf der Albhochfläche südlich von Drackenstein werden demnach infolge der dort vorhandenen tiefgründigen Böden des Bodentyps Kolluvium sehr große Mengen, insgesamt 184.000 m³, an kulturfähigem Bodenmaterial anfallen, die fachgerecht zu verwerten sind und von der Verwertungseignung her aufgrund des Humusgehaltes die Eigenschaften von Oberboden besitzen. Auf der Schwäbischen Alb wird schon seit mehreren Jahrtausenden Ackerbau betrieben, mit der Folge, dass auf Kuppen und an Hängen erodiertes Oberbodenmaterial in den Karstwannen und Trockentälern akkumulierte.

In der 2. Planänderung war für 30 000 m³ kulturfähiges Bodenmaterial eine landwirtschaftliche Verwertung außerhalb des Baufeldes vorgesehen. In der aktuell beantragten 4. Planänderung ist geplant, das gesamte kulturfähige Bodenmaterial projektintern einzubauen. Das grundsätzliche Ziel einer projektinternen Verwertung ist verständlich. Es kollidiert jedoch in der vorliegenden Planung mit der Forderung des Kreislaufwirtschaftsgesetzes nach einer möglichst hochwertigen Verwertung (§ 8 KrWG, Rangfolge und Hochwertigkeit der Verwertungsmaßnahmen), mit den Regelungen der Bundes-Bodenschutzverordnung zur Herstellung von durchwurzelbaren Bodenschichten (§ 12, zukünftig § 6) und mit dem „Mutterboden-Paragraf“ 202 des Baugesetzbuches. Es kann nicht das unumstößliche Ziel sein, alles anfallende kulturfähige Bodenmaterial „unterzubringen“. Es ist vielmehr eine möglichst hochwertige Verwertung sicherzustellen.

Zur forstlichen Rekultivierung soll auf der Aufschüttung Amtalklinge in einer Mächtigkeit von 1,5 m kulturfähiges Bodenmaterial aufgebracht werden, das aus den Kolluvien südlich Drackenstein stammt. In der 2. Planänderung war von 0,5 m Oberbodenauftrag die Rede, bereits dies wurde von der Bodenschutzbehörde als überzogen kritisiert.

Aus bodenschutzfachlicher Sicht ist die „Verpflanzung“ eines mächtigen Kolluviums in die steile Hanglage der Amtalklingen-Aufschüttung weder erforderlich, noch geeignet für die angestrebte forstliche Rekultivierung. Die standörtlichen Verhältnisse in der Amtalklinge sind geprägt von mächtigem Weißjura-Hangschutt, der einerseits einen wenig tief entwickelten Kalkhumusboden aufweist, der andererseits eine hohe Gründigkeit besitzt und den Baumwurzeln ein tiefes Eindringen erlaubt. Ein ähnliches Bodenprofil aus tiefgründig durchwurzelbarem, skelettreichen Bodenmaterial ist auch bei der Rekultivierung herzustellen, ergänzt um eine gering mächtige Auflage aus zusätzlich eingebautem Oberboden. Hierzu ist das auf der Aufstandsfläche der Aufschüttung vorhandene durchwurzelbare Bodenmaterial zu gewinnen und zur Rekultivierung zu verwenden.

Außerdem ist zu bedenken, dass das steinfreie kolluviale Bodenmaterial in stark geneigter Hanglage (1 : 1,5) anfällig für Rutschungen und Erosion durch Wasser ist.

Der § 6 Abs. 10 der BBodSchV (neu) verlangt einen standortgerechten Aufbau des hergestellten Bodenprofils. Dies wird von der Planung nicht erfüllt.

Nach § 12 Abs. 8 BBodSchV (alt) ist im Wald ein Bodenauftrag unzulässig, mit der Ausnahme, wenn er aus forstlicher Sicht erforderlich ist. § 6 Abs. 6 der BBodSchV (neu) regelt es ebenso und stellt klar, dass die Forstbehörde bei Erteilung von Ausnahmen das Benehmen mit der Bodenschutzbehörde herzustellen hat.

Bei der vorgesehenen Gestaltung der zu entsiegelnden nördlichen Richtungs-

fahrbahn der alten A 8 zwischen Behelfsausfahrt Hohenstadt und Widderstall als Sukzessionsfläche sollen gemäß der Planung 0,5 m kulturfähiges Bodenmaterial aufgebracht werden, das ebenfalls aus den Kolluvien südlich Drackenstein stammt. Die Planung sieht vor, dass die Geländeformen der alten Autobahntrasse auf dem größten Teil der Strecke erhalten bleiben und lediglich die Fahrbahn entsiegelt, mittels Bodenauftrag rekultiviert und dann der Sukzession überlassen wird. In diesem Fall ist aus bodenschutzfachlicher Sicht die Aufbringung von 20 cm Oberboden, wie in der 2. Planänderung dargestellt, ausreichend. Der nunmehr vorgesehene Bodenauftrag von 0,5 m aus kolluvialem Bodenmaterial ist weder erforderlich, noch geeignet für die angestrebte Sukzession in Richtung eines Magerstandortes. Es ist zu erwarten, dass sich aufgrund hoher Nährstoffgehalte des Auftragsbodens eine von Nitrophyten wie der Brennnessel dominierte Vegetation einstellt.

Für die vorgesehene Gestaltung ist auch Bodenmaterial mit erheblichen Steingehalten verwertbar, und es sollte darauf geachtet werden, kein Bodenmaterial aus Ackerböden aufzutragen, sondern nährstoffärmeres Bodenmaterial aus anderen Nutzungsarten wie Wiese oder Wald.

Sowohl bei der Rekultivierung der Aufschüttung Amtalklinge als auch bei der Rekultivierung der nördlichen Richtungsfahrbahn der alten A 8 kann auch Bodenmaterial mit höheren Schadstoffgehalten als 70% der Vorsorgewerte verwendet werden, da keine landwirtschaftliche Nutzung vorliegt.

Wenn die angeführten bodenschutzfachlichen Aspekte beachtet werden, ist zu erwarten, dass ein Massenüberschuss an kulturfähigem Bodenmaterial entsteht, der zur Bodenverbesserung auf landwirtschaftlichen Flächen im Umfeld des Projektgebietes genutzt werden sollte. Auftrag von kulturfähigem Boden auf aufwertungsfähigen Ackerflächen wird als naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme anerkannt. Außerdem würde den Landwirten, die durch den Autobahnbau fruchtbare Ackerböden verlieren, eine gewisse Kompensation geleistet. Auf die Stellungnahme des Landwirtschaftsamts wird insofern verwiesen.

Die im Fachbeitrag Bodenschutz ermittelten leicht erhöhten geogenen Gehalte an Chrom, Nickel und Cadmium sind für eine landwirtschaftliche Verwertung im Umfeld des Bauprojektes kein Hindernis, da Böden mit ähnlichen Gehalten vorhanden sind und eine Aufbringung nach § 12 Abs. 10 BBodSchV (alt) bzw. § 6 Abs.4 BBodSchV (neu) zulässig ist.

Die Albhochfläche im Umfeld des Baufeldes ist großflächig als Wasserschutzgebiet ausgewiesen. Bisher war in Wasserschutzgebieten in der Schutzzone 3 eine Bodenaufbringung nicht zulässig (§ 12 Abs. 8 BBodSchV alt), ab 1.8.2023 wird dies zulässig sein (§ 6 Abs. 5 BBodSchV neu), sodass ein großes Hindernis für die Verwertung von kulturfähigem Boden wegfällt.

Die Bodenaufbringung kann ggf. infolge der Konzentrationswirkung der Planfeststellung mit genehmigt werden, so dass keine separaten bau- und naturschutzrechtlichen Genehmigungen nötig sind.

Bei der Ermittlung von geeigneten Aufbringungsflächen kann die untere Bodenschutzbehörde unterstützen, indem sie Bodenschätzungskarten und Daten über Schwermetallgehalte von Ackerböden digital zur Verfügung stellt.

Solange die Verwertung des anfallenden kulturfähigen Bodenmaterials nicht

bodenschutzfachlich zufriedenstellend gelöst ist, ist eine endgültige Stellungnahme mit der Formulierung von Nebenbestimmungen nicht möglich.

In jedem Fall wird im Zuge der Ausführungsplanung ein Bodenschutzkonzept zu erstellen sein, das mit den Bodenschutzbehörden abgestimmt wird (§ 2 Abs. 3 LBodSchAG).

Eine Bodenkundliche Baubegleitung ist erforderlich (§ 4 Abs. 5 BBodSchV –neu – und § 2 Abs. 3 LBodSchAG).

Was die Hinweise auf Böden mit besonderer Bedeutung für die Natur- und Kulturgeschichte und die Verwertung von beim Tunnelausbruch anfallenden pyrithaltigen Ton- und Mergelsteinen betrifft, wird auf die Stellungnahme des Landratsamts Göppingen zur 2. Planänderung vom 12.11.2018 verwiesen.

Arbeits- und Immissionsschutz / Herr Fuhrmann, Tel.: -2242

Die Gutachten zu den umweltrelevanten Bereichen „Verkehrslärmimmissionen“ und „Luftschadstoffimmissionen“ aus 2016 wurden seit der 2. Planänderung nicht mehr überarbeitet oder ergänzt. Die Immissionssituation bleibt bei Durchführung des geplanten Vorhabens auch nach der 4. Planänderung unverändert und die Stellungnahmen der Landratsamtes Göppingen vom 12.11.2018 bezüglich der Lärm- und Abgasimmissionen bleiben weiterhin gültig. Das gleiche gilt für die Ausführungen zum Arbeitsschutz.

Zusammengefasst wird festgestellt, dass für den Prognosehorizont 2030 im Prognoseplanfall trotz Verkehrszunahme eine großflächige Verringerung der Verkehrslärmimmissionen gegenüber dem Prognosenullfall erwartet wird. Dies wird durch die Tunnelbauweise und durch aktive Schallschutzmaßnahmen erreicht. Dennoch müssen einige wenige Immissionsaufpunkte durch passive Schallschutzmaßnahmen geschützt werden.

Durch die Verlegung der bestehenden Autobahn und der damit verbundenen erheblichen Fahrstreckenverkürzung kommt es auch zur einer Verringerung der Luftschadstoffimmissionen, weil die Fahrzeuge insgesamt weniger Luftschadstoffe emittieren. Mit Blick in die Zukunft werden die motorbedingten Luftschadstoffe und ihre Bewertungsrelevanz zunehmend verschwinden, je mehr Elektro- und Wasserstoffmotoren eingesetzt werden, deren Antriebsenergien aus erneuerbaren Energien stammen.

Gegen das Vorhaben bestehen keine Bedenken.

Naturschutz / Herr Groh Tel.: -2262

Vorbemerkungen

Zunächst wird davon ausgegangen, dass die nach § 17 Abs. 1 NatSchG zuständige Naturschutzbehörde ebenfalls Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten hat.

Neben bautechnischen Veränderungen im Bereich der Gostalbrücke und der Tunnelbauwerke und der veränderten Planung bzgl. der Nutzung des alten Alabstiegs wurden mit der vorgelegten Planung vor allem die Belange des besonderen Artenschutzes, der Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung und des Landschaftspflegerischen Begleitplans überarbeitet. Hierbei wurde die

Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde im Rahmen der zweiten Planänderung in grundlegenden Punkten berücksichtigt. Neue Erhebungen bzgl. geschützter Arten erfolgten nicht.

Grundsätzliches:

Trotz weiterer Optimierungen sowohl der Baukörper als auch der geplanten Bauverfahren und Baustelleneinrichtungsflächen verursacht die beantragte Maßnahme weiterhin umfangreiche Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und eine massive Überformung des Landschaftsbildes insbesondere durch die Brückenbauwerke im Gos- und Filstal.

Das Straßenbauvorhaben und die damit verbundenen Änderungen der Bestandstrassen verlaufen größtenteils in Landschaftsschutzgebieten (LSG Oberes Filstal – Gemeinde Gruibingen, LSG Oberes Filstal – Gemeinde Mühlhausen, LSG Oberes Filstal – Stadt Wiesensteig, LSG Bad Ditzgenbach, LSG Albhochflächen um Hohenstadt und Drackenstein mit oberem Gosbachtal) und führen zu Beeinträchtigungen bzw. zur Zerstörung von nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 33 NatSchG und § 30a LWaldG geschützten Biotopen und Flächenhaften Naturdenkmälern. Auf die erforderlichen Erlaubnisse, Befreiungen und Ausnahmegenehmigungen wird hingewiesen, soweit diese nicht bereits von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses umfasst sind.

Aus fachlicher Sicht sind die Schutzzwecke Landschaftsbild und Naturhaushalt der jeweiligen Landschaftsschutzgebietsverordnungen weiterhin massiv betroffen, sodass nur eine Befreiung in Betracht kommt.

zum LBP:

1. Gesetzlich geschützte Biotope

Die Unterlagen wurden in Bezug auf die neuen Erkenntnisse der Offenlandbiotopkartierung im Landkreis Göppingen 2017 angepasst.

Magere Flachland-Mähwiesen und Streuobstwiesen werden mit dem Gesetz zum Schutz der Insektenvielfalt in Deutschland ab dem 01.03.2022 dem gesetzlich geschützten Biotopschutz nach § 30 BNatSchG zugeordnet. Für Streuobstwiesen gilt zudem § 33a NatSchG. Durch die Planung werden einzelne Flächen der genannten Ausprägung überplant. An Hand der vorgelegten Unterlagen lässt sich nicht eindeutig klären, ob alle Beeinträchtigungen der gesetzlich geschützten Biotope incl. der Flachland-Mähwiesen und der Streuobstwiesen art- und flächengleich ausgeglichen werden können und somit die Ausnahmevoraussetzungen vorliegen.

2. Biotopverbund

Im Zuge des Biotopverbunds sind auch die Wildtierkorridore des Generalwildwegeplans 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 zur Beurteilung des Vorhabens in Bezug auf den Wildtierkorridor nicht ausreichend. Hierdurch kann keine zeitnahe Umsetzung

und Funktionsfähigkeit aus hiesiger Sicht gewährleistet werden.

3. Bestandserfassung, Bewertung des Eingriffes und Maßnahmen

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.

4. 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. Auf Grund der Knappheit entsprechender Ware im betroffenen Raum wird empfohlen, dringend zeitnah entsprechende Ressourcen vertraglich zu sichern.

Alle LBP-Maßnahmen sowie Maßnahmen auf Grundlage der Natura 2000 Verträglichkeitsprüfungen sind in der jeweiligen Ausführungsplanung mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Nach Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist eine Schlussabnahme unter Einbeziehung der unteren Naturschutzbehörde vorzusehen.

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 zusätzlich entsprechende langfristige Verträge mit lokalen Akteuren abgeschlossen werden. Aus der Erfahrung anderer Projekte erscheint eine Orientierung der Entschädigungen an denen der jeweils aktuellen Landschaftspflegerichtlinie zur Akzeptanz bei den Bewirtschaftern zwingend erforderlich. Der Erfolg von Extensivierungsmaßnahmen ist durch ein regelmäßiges Monitoring sicherzustellen.

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

S13 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.

S19 Aufsammeln des Feuersalamanders im Bereich des Baufeldes, Umsetzen in Ersatzlebensräume

Bei der Umsetzung ist insbesondere auch auf mögliche Infektionen der Exemplare mit der Salamanderpest (*Batrachochytrium salamandrivorans*, kurz Bsal) Rücksicht zu nehmen.

S 28 und S30

Die zusätzlichen Maßnahmen zum Schutz der Fledermauspopulationen im Gostal werden ausdrücklich begrüßt.

S29 und S30, Untersuchung auf Vorkommen

Die Vorgehensweise bzgl. fraglicher Vorkommen der Zauneidechse, des Großen Feuerfalters und des Nachtkerzenschwärmers wird aus der Sicht der unteren Naturschutzbehörde weiterhin als kritisch eingestuft. Sie bedarf einer engen späteren Abstimmung. Durch die Festlegung geeigneter Maßnahmenflächen (A30 CEF) für den Fall von Nachweisen können die grundlegenden Bedenken zurückgestellt werden. Aus fachlicher Sicht ist auch für ein mögliches Vorkommen der beiden Falterarten eine CEF-Maßnahmenfläche bereits vor der Planfeststellung zu sichern.

A 1 Entsiegelung und Rekultivierung der nicht mehr benötigten Fahrbahnteile

Die bestehenden und zur Rekultivierung vorgesehenen Trassen tangieren Magerrasenflächen und weitere geschützte Biotope und Kernflächen des Biotopverbunds. Zur Stärkung des Biotopverbunds auch auf mageren und trockenen Standorten wäre es aus der Sicht der unteren Naturschutzbehörde wünschenswert, die Flächen nach der Entsiegelung nicht mit mächtigen Schichten aus Unter- und Oberboden anzudecken, sondern nach Entfernung der Fahrbahndecke lediglich nährstoffarme Substrate aufzubringen. Dies würde auch die künftige Unterhaltung vereinfachen.

A9 Fledermausnisthilfen an Bestandsbrücken

Aus hiesiger Sicht bleibt unklar, wie lange das Monitoring andauern soll.

A15.1 CEF Leimberg

Die Dauer der Verpflichtung zur Entwicklung von niederholzartigen Strukturen sollte im Rahmen des Verfahrens festgelegt werden. Ggf. können nach Abschluss der artenschutzrechtlichen Verpflichtung hier weitere sinnvolle Maßnahmen zur Stärkung des Biotopverbunds platziert werden.

A26 Waldumbau

Die Fläche befindet sich auf Gemarkung Drackenstein. Dies ist im Maßnahmenplan Blatt 27 entsprechend zu korrigieren.

A28 Ackerfluren

Die Maßnahmen zur Stärkungen der Arten der Feldfluren werden ausdrücklich begrüßt. Sie funktionieren aber aus Erfahrung der unteren Naturschutzbehörde nur mit engmaschiger Überwachung.

G3 Rekultivierung Amtalklinge

Es kann nicht nachvollzogen werden, weshalb zur Gründung von standortgerechten Laubwaldbeständen derart mächtige Bodenschichten erforderlich sein sollen.

Zur artenschutzrechtlichen Prüfung:

Die den Beurteilungen zu Grunde liegenden Unterlagen wurden auf Grund ihres Alters im Rahmen einer Plausibilisierung auf Aktualität untersucht. Hierbei ergaben sich im Wesentlichen, abgesehen von offenen Fragen bei

Tagfalter und Reptilien, keine grundlegenden Änderungen innerhalb des Planungsraums, die zu einer Aufwertung bzgl. der Artvorkommen führen könnten. Dieser Aussage kann aus hiesiger Sicht gefolgt werden. Die Daten der verwendeten Erhebungen können daher noch als hinreichend aktuell eingestuft werden.

Die artenschutzfachlichen Erhebungen wurden nicht neu gefasst, jedoch im Zusammenhang mit der Trennung in einen Kartierbericht (Blaser) und einen Artenschutzbeitrag (ANUVA) inhaltlich überarbeitet. Hierdurch konnten teilweise maßgebliche Missverständnisse ausgeräumt werden und die durchgeführten Untersuchungen können besser nachvollzogen werden.

1. Zur Abschichtung

Die Abschichtung kann dem Grunde nach nachvollzogen werden. Angaben zum Umgang mit potentiellen Vorkommen der Dicken Trespe *bromus grossus* wurden in den Unterlagen ergänzt.

2. Fledermäuse

2.1. Methodik

Der Methodikteil bzgl. der Fledermauserhebungen wurde im neu gefassten Kartierbericht an entscheidenden Stellen ergänzt. Die im Rahmen der Stellungnahme zur zweiten Planänderung vorgetragenen Aspekte konnten hierdurch weitestgehend geklärt werden.

2.2. Maßnahmen

Die Anzahl der erforderlichen Fledermauskästen wurde in Relation zur Anzahl an verlorengehenden Quartiermöglichkeiten gesetzt. Zudem wurde die Maßnahme um Stilllegungsbereiche ergänzt. Dies stellt eine deutliche Verbesserung der Erfolgswahrscheinlichkeit der Maßnahme dar.

3. Reptilien

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind aus der Sicht der unteren Naturschutzbehörde geeignet, etwaige methodische Probleme in der Erhebung aufzufangen und Verbotstatbestände zu vermeiden.

4. Avifauna

Die Termine der Begehungen zur Erfassung der Brutvögel sind in den vorgelegten Unterlagen dargestellt. Es bleibt jedoch aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde weiterhin nicht vollständig nachvollziehbar, 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.

Bezüglich der betroffenen Vogelarten wurden im Rahmen der 4. Planänderung geeignete vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen entwickelt, die den Erhalt der Funktionsfähigkeit der Fortpflanzungs- und Ruhestätten auch in dem Zeitraum sicherstellen, in dem im Bereich der neuen Trasse bereits Belastungen bestehen, die Entlastungen im Bereich der aktuellen Trasse allerdings noch nicht eingetreten sind.

5. Schmetterlinge

Die Erfassungen und Ergebnisse können weitgehend nachvollzogen werden. Ergänzend wurde die methodische Vorgehensweise detailliert erläutert. Weitere Fragestellungen in Bezug auf mögliche Vorkommen an der Anschlussstelle Mülhausen werden im Nachgang der Zulassung vor Baubeginn geklärt.

Zur Natura 2000 Verträglichkeitsprüfung

1. FFH-Gebiet „Filsalb“

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung wurde vor dem Hintergrund der Erkenntnisse des Managementplans MAP für das FFH-Gebiet „Filsalb“ und der FFH-Verordnung des RPS Stuttgart überarbeitet. Auch die Darlegungen zur Betroffenheit von FFH-Lebensraumtypen von Stickstoffdepositionen wurden entsprechend überarbeitet und die Betrachtung von charakteristischen Arten der betroffenen Lebensraumtypen ergänzt. Den umfangreichen Ausführungen zur Verträglichkeitsprüfung kann aus hiesiger Sicht gefolgt werden. Bei Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

2. Vogelschutzgebiet „Mittlere Schwäbische Alb“

Die Verträglichkeitsprüfung bzgl. des Vogelschutzgebiets „Mittlere Schwäbische Alb“ wurde im Rahmen der 4. Planänderung auf Grund möglicher Wirkungen in das Gebiet hinein ergänzt. Da vollständigen Erhebungen bzgl. der möglicherweise betroffenen Arten innerhalb der Effektdistanzen nicht vorliegen, wurde bei der Beurteilung auf Analogieschlüsse und worst-case Betrachtungen zurückgegriffen. Dies kann auf Grund der nur kleinräumigen und randlichen Betroffenheit von Arten mit großen Aktionsradien aus fachlicher Sicht vertreten werden. Die nach Bewertung der Verschiebung der Effektdistanzen verbleibenden möglichen Wirkungen auf das Gebiet werden durch geeignete Schadensbegrenzungsmaßnahmen kompensiert. Die Prüfung kann aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde mitgetragen werden.

Amt für Vermessung und Flurneuordnung / Herr Munk, Tel.: 07331/304-208

Belange sind von dem Vorhaben „BAB A8 Karlsruhe - München, Aus- und Neubau Alaufstieg 4. Planänderung“ nicht betroffen.

Forstamt / Frau Tröger, Tel.: -2420

Am 19.11.2021 fand eine informelle Anhörung der betroffenen Forstämter zu den forstlichen Aspekten des Autobahnbaus statt.

Ergebnis dieser Besprechung war das Forstabstimmungspapier zur 4. Planänderung. Diesem wurde von allen Akteuren, einschließlich dem Forstamt des Landratsamts Göppingen, zugestimmt. Das Papier enthält eine Übersicht aller temporärer und dauerhafter Aufforstungsprojekte und forstlicher Ausgleichsmaßnahmen.

Auf Basis dieses Papiers stimmt das Forstamt dem Bauvorhaben zu und hat keine weiteren Anmerkungen.

Landwirtschaftsamt / Herr Blessing, Tel.: -2552

Seitens des Landwirtschaftsamts wurde bereits im Rahmen der ersten und zweiten Anhörung eine Stellungnahme abgegeben.

Im Erläuterungsbericht ist auf Seite 79 zu entnehmen, dass der Oberboden und kulturfähige Unterboden vollständig innerhalb der Baumaßnahme verwertet wird und keine Überschussmengen entstehen. Diese Feststellung sollte aus agrarstruktureller Sicht nochmals überprüft werden. Bei genauerer Betrachtung fallen im „Teilbereich Hohenstadt“ (Albhochfläche) ca. 180.000 m³ für dortige Verhältnisse wertvoller Oberboden an. Dieser diente bisher der Landwirtschaft als Grundlage für die Erzeugung von Marktfrüchten oder Grünlandaufwuchs. Der größte Teil dieses Materials soll nun in der Amtalklinge und bei der rekultivierten Autobahn „deponiert“ werden.

Vor dem Hintergrund des § 15 Abs. 2 BNatSchG gehört dazu, dass geeigneter Oberboden so verwendet wird, dass er seine natürlichen Funktionen weiterhin erfüllen kann, zumal nach § 15 Abs. 3 BNatSchG agrarstrukturelle Belange zu berücksichtigen sind. Eine Deponierung erfüllt diese Vorgaben nicht.

Wir möchten hierzu noch anmerken, dass dieser Deponierungsvorgang der Unterlage 15.2, Blatt Nr. 1e nicht entnommen werden kann.

Nach Auffassung des Landwirtschaftsamts sollte der im Plangebiet vorhandene wertvolle Oberboden auch zukünftig der Landwirtschaft in diesen vom Vorhaben beeinträchtigten Gemarkungen zur Verfügung stehen und im Rahmen der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung durch die Maßnahme „Oberbodenauftrag“ entsprechend bewertet werden. Hierzu könnte z.B. im Vorfeld mit örtlicher Beteiligung (z.B. in den Mitteilungsblättern in den vom Straßenbau betroffenen Kommunen) nach möglichen Auftragsflächen gesucht werden. Wenn rechtlich zulässig, könnten sogar im Planfeststellungsverfahren die betreffenden Auftragsflächen mitgenehmigt werden. Bei den zuvor genannten Humusmengen und einer im Rahmen der Ökokontoverordnung üblichen Auftragshöhe von 0,20 m könnte ein beispielhafter Überschuss von 3,6 Mio. Ökopunkten entstehen. Insofern könnte dann aus Sicht des Landwirtschaftsamts auf die eine oder andere Ausgleichsmaßnahme verzichtet werden, um neben dem bauwerksbezogenen Flächenentzug deutlich weniger wertvolle und endliche landwirtschaftliche Fläche dauerhaft aus der Produktion zu entziehen. Diesbezüglich wird auch auf die Stellungnahme der Bodenschutzbehörde verwiesen.

Die Maßnahmennummer „A 28 CEF“ im Gewann „Hahnenbühl“ betrifft die beiden landwirtschaftlichen Flst.Nr. 1940 und 1941 mit einer Gesamtgröße von 4,22 ha. Beide sind in Bewirtschaftungsrichtung rund 240 m lang und werden als zwei Ackerschläge genutzt. Bei den Vorgewenden gibt es Feldwege. Hier ist an der westlichen Seite geplant, Teilflächen am Vorgewende als Blühstreifen anzulegen. Dadurch wird die Schlaglänge verkürzt, insbesondere aber die Zufahrt zu einem Feldweg unterbrochen und so die Bewirtschaftung maßgeblich beeinträchtigt. Diese Platzierung des Blühstreifens sollte daher aus agrarstruktureller Sicht überdacht werden.

Sofern die Anlage der Maßnahmenfläche nicht auf Flächen der öffentlichen Hand erfolgt, ist für die Bewirtschafter eine entsprechende dauerhafte Entschädigung zu

bezahlen, da diese für diese Einschränkungen keinen Ausgleich im Rahmen von Extensivierungsförderprogrammen erhalten können. Umgekehrt geht das Landwirtschaftsamt davon aus, dass auch Bewirtschafter von Flächen der öffentlichen Hand mit Verpflichtungen entsprechende Zugeständnisse erhalten.

Aus den zuvor genannten Gründen behält sich das Landwirtschaftsamt eine abschließende Beurteilung im Sinne des § 15 Abs. 3 BNatSchG hinsichtlich der Ausgleichsmaßnahmen vor.

Straßenverkehrsamt / Frau Ziller, Tel.: -5210

Aufgrund der vorgelegten Unterlagen bestehen aus verkehrsrechtlicher Sicht keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben. Es wird daher auf eine gesonderte Stellungnahme verzichtet.

Gesundheitsamt / Herr Kupferschmid, Tel.: -5332

Das Gesundheitsamt hält seine Stellungnahme vom November 2018 weiter aufrecht.

Straßenbauamt der Landkreise Göppingen und Esslingen

Das Straßenbauamt wurde mit E-Mail vom 31.01.2022 vom Regierungspräsidium Stuttgart, Ref. 24, separat zur Stellungnahme aufgefordert. Eine Einbindung der Stellungnahme in die Gesamtstellungnahme des Landratsamts Göppingen erfolgt daher an dieser Stelle nicht.

Zusammenfassend wird aber festgestellt, dass seitens des Straßenbauamts keine grundsätzlichen Bedenken und Anregungen zum Vorhaben bestehen.

Auswirkungen auf das Kreisstraßennetz haben sich durch die 4. Planänderung gegenüber der 2. Planänderung, die Gegenstand der letzten Stellungnahme des Landkreises Göppingen vom 12.11.2018 war, nicht ergeben.

Auf diese Stellungnahme zur 2. Planänderung wird in diesem Zusammenhang nochmals verwiesen; insbesondere darauf, dass davon ausgegangen wird, dass alle Kosten entsprechend der Veranlassung vom Bund getragen werden.

Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur / Herr Wienecke, Tel.: -5500

Die vom Vorhabenträger vorgesehenen Maßnahmen an Radwegen in der 4. Planänderung werden als konstruktiv und zielführend betrachtet. Die mittelfristig vorgesehene Anbindung der Albhochfläche an dann bestehende Radwegeverbindung von Aichelberg nach Mühlhausen über die jetzige Albabstiegstrasse der BAB 8 wird ausdrücklich begrüßt.

III. Handlungsalternative

Keine.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Es entstehen für den Landkreis Göppingen keine direkten finanziellen Auswirkungen. Vorhabenträger ist der Bund.

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 Klimasituation	☐	☒	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐

gez.
Edgar Wolff
Landrat