



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR
DIE PRESSESTELLE

Anlagen zur Pressemitteilung: „Baustellenbesichtigung mit Minister Hermann und Regierungspräsident Schmalzl an der Trasse BAB A8 Alaufstieg“ (12. Juli 2014)

Anlage 1:

Allgemeine Informationen zu den Ingenieurbauwerken am bestehenden Alaufstieg im Zuge der A 8

Die Bundesautobahn 8 gehört im geplanten Bereich zu den ältesten Autobahnstrecken der Bundesrepublik Deutschland. Der Alaufstieg wurde 1937, der Alaufstieg 1957 jeweils mit zwei Fahrstreifen hergestellt. Bis auf Unterbrechungen im Frühjahr 1945 wurde von 1937 bis 1957 der gesamte Verkehr auf der A 8 im Gegenverkehr auf der Alaufstiegstrasse geführt. Im Zuge der Abstiegsstrecke sind 11 Brückenbauwerke und ein Tunnel (Nasenfelstunnel) mit einer Länge von 40 m vorhanden. Bis auf die am Ende des 2. Weltkrieges gesprengte Drachenlochbrücke, die erst 1957 wiederaufgebaut wurde, wurden alle Bauwerke in den 30er Jahren erstellt. Im Aufstiegsbereich befinden sich 13 Brückenbauwerke, davon 2 Talbrücken mit 313 m bzw. 113 m Länge und 1 Tunnelbauwerk (Lämmerbuckeltunnel) mit 642 m Länge. Obwohl der gesamte Alaufstieg bis 1945 nicht nutzbar war, wurden trotzdem 1945 Bauwerke des Alaufstieges gesprengt. Erst am 25. Mai 1957 konnte der Alaufstieg zwischen Mühlhausen (im Täle) und Hohenstadt für den Verkehr freigegeben werden.

Seit der Fertigstellung der A 8 in den Jahren 1937 bzw. 1957 wurden außer der Substanzerhaltung keine nennenswerten Um- und Ausbauten vorgenommen. Dementsprechend hat der überwiegende Teil der Ingenieurbauwerke einschließlich der beiden Tunnelbauwerke zwischenzeitlich ein Bauwerksalter von 77 Jahren und damit den Bereich der theoretischen Nutzungsdauer erreicht. Obwohl das Alter mit 70 bis 80 Jahren schon relativ hoch ist und die damaligen Herstellungstechniken mit dem heutigen Qualitätsniveau nicht zu vergleichen sind, befinden sich die Bauwerke in einem insgesamt guten Erhaltungszustand. Dies ist vor allem den erheblichen Anstrengungen bei der Erhaltung des Alaufstieges zu verdanken.

An die Bauwerkserhaltung im Zuge des Alauf- und Abstieges sind auf Grund der Verkehrsbedeutung und der örtlichen Randbedingungen erhöhte Anforderungen zu stellen. So wird die Straßenbauverwaltung auch zukünftig alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, damit die Stand- und Verkehrssicherheit jederzeit gewährleistet ist und sich hieraus keine längerfristigen Verkehrsbeeinträchtigungen ergeben. Grundlage hierfür ist die Durchführung der regelmäßigen Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 durch besonders qualifizierte MitarbeiterInnen der Straßenbauverwaltung.

Anlage 2:

Informationen zu den Brückenbauwerken an der AS Mühlhausen

Die letzte Hauptprüfung im Jahre 2012 ergab für beide Bauwerke eine Zustandsnote von 3,5 und damit einen ungenügenden Bauwerkszustand. Dabei wurden vor allem starke Schädigungen des Betons und der Bewehrung infolge von Frost- und Tausalzeinwirkungen festgestellt.

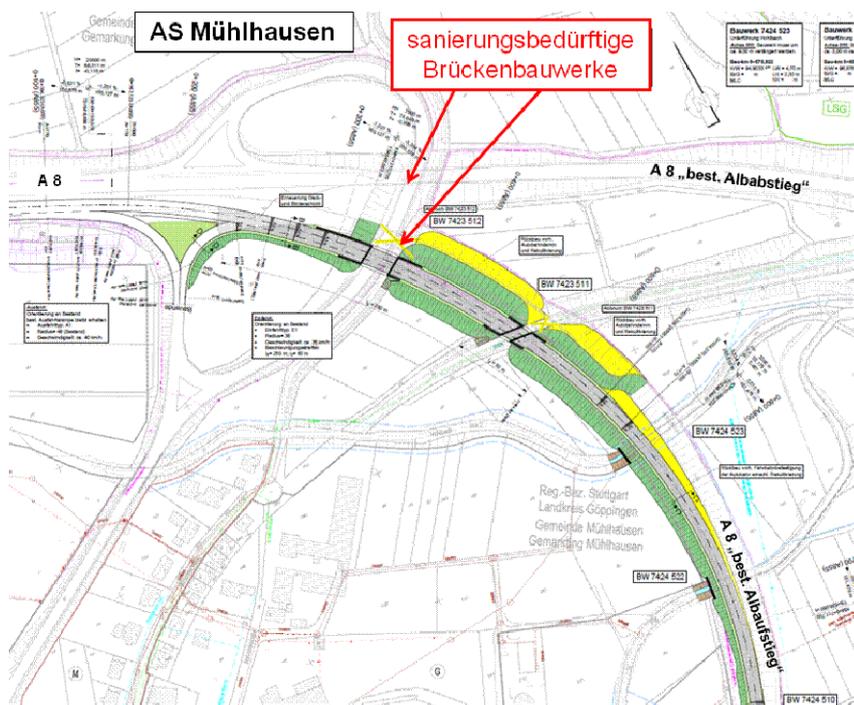
Auf Grund der massiven Schädigungen und den Erkenntnissen aus der Nachrechnung wurden bereits schon 2013 an beiden Brücken Notinstandsetzungsarbeiten durchgeführt und Kompensationsmaßnahmen ergriffen. Nur so war es möglich, die Brückenbauwerke unter Verkehr zu halten und Sperrungen der A 8 zu vermeiden. Im Zuge der Notinstandsetzungsarbeiten wurde vor allem der marode Beton durch Neuen ersetzt und der fehlende Bewehrungsstahl ergänzt. Als Kompensationsmaßnahmen wurden das Bauwerk in die Brückenklasse 24/0 zurückgestuft und der Randträger durch Verlegung des Fahrstreifens mittels Ummarkierung entlastet. Zusätzlich wurden in diesem Zusammenhang noch die maximal zulässige Geschwindigkeit auf 60 km/h reduziert und ein LKW-Überholverbot sowie eines Abstandsgebots für Schwerlastfahrzeuge angeordnet.

Um die Tragfähigkeit und Verkehrssicherheit der Brückenbauwerke vorerst gewährleisten zu können, ist für Ende 2014 bzw. Anfang 2015 noch eine weitere Sicherungsmaßnahme geplant. Diese sieht vor, die am stärksten geschädigten Randträger außerhalb des Verkehrsraums zwischen Zufahrtsrampe und Schönbachweg zu unterstützen. Dabei ist zu beachten, dass mit dem Einbau der Notfallunterstützungen die aktuelle

Bauwerkstragfähigkeit nicht erhöht werden kann. Vor diesem Hintergrund müssen die Überbauten der Bauwerke zeitnah ersetzt werden.

Nachdem das bestehende südliche Bauwerk im Widerlagerbereich der zukünftigen Filstalbrücke des neuen Albaumstiegs liegt und es für den Bau des Albaumstiegs ohnehin erforderlich wird, die vorhandene Albaumstiegstrasse auf einer Länge von ca. 500 m um maximal 15 m (siehe Bild unten) nach Süden zu verschieben und ein neues Bauwerk zu erstellen ist vorgesehen das südliche Bauwerk als Vorabmaßnahme für den neuen Albaumstieg zu ersetzen. Im Zusammenhang mit der oben genannten Trassenverschiebung soll auch die Verkehrssicherheit im Bereich der AS Mühlhausen durch die Anlage des fehlenden Einfädelungstreifens deutlich verbessert werden.

Das nördliche Brückenbauwerk erhält bis zum Bau des Albaumstiegs einen neuen Überbau. Um zeitnah diesen neuen Überbau herzustellen und gleichzeitig den Verkehr sowohl auf der A 8 als auch an der AS Mühlhausen aufrecht erhalten zu können, ist zwischen den vorhandenen sanierungsbedürftigen Bauwerken eine provisorische Umfahrung mit einer Behelfsbrücke erforderlich.



Anlage 3: Informationen zum Lämmerbuckeltunnel

Der Lämmerbuckeltunnel war mit einer Länge von 625 m seinerzeit der längste Autobahntunnel Europas und ist mit dem Nasenfelstunnel (Abstiegstrasse) der älteste noch in Betrieb befindliche Autobahntunnel in Deutschland. Er steht im Ensemble mit dem gesamten Alauf- und Alabstieg unter Denkmalschutz. Der Tunnelanstich war im Herbst 1937. Im Sommer 1938 erfolgte der Durchbruch im Sohlstollen. Ab Juli 1941 wurden bis zur endgültigen Einstellung der Bauarbeiten wenig später nur noch Sicherungsmaßnahmen durchgeführt. Die noch fehlenden Bereiche wurden 1948/49 ausgebaut.

Infolge der verheerenden Brandkatastrophen in den Alpentunnel 1999 wurden die Tunnelsicherheitskonzepte weiterentwickelt. Wichtige Säulen der neuen Konzeptionen sind dabei die Selbstrettung der Verkehrsteilnehmer und die schnelle Hilfe durch die Rettungskräfte. Die Umsetzung der neuen Richtlinien begann am Lämmerbuckeltunnel 2006 mit der Erarbeitung von Flucht- und Rettungskonzepten. Auf Grund des zeitlichen und bautechnischen großen Umfangs der erforderlichen Nachrüstungsarbeiten wurde die betriebstechnische Nachrüstung aufgeteilt. Im ersten Teilabschnitt der betriebstechnischen Nachrüstung, der als Sofortmaßnahme durchgeführt wurde, erfolgte der Einbau einer Löschwasserleitung mit Löschwasserbecken und Druckerhöhung sowie weiteren Sicherheitseinrichtungen. Ergänzt wurden diese Arbeiten von baulichen Instandsetzungs- und Erhaltungsarbeiten.

Zweiter Teilabschnitt (derzeit laufende Arbeiten)

Der derzeit laufende zweite Teil der Sanierung und betriebstechnischen Nachrüstung dient zur weiteren Erhöhung der sicherheitstechnischen Standards am Lämmerbuckeltunnel gemäß der RABT 2006 und umfasst i. W. folgende Arbeiten:

- Installation einer Brandfalllüftung mit Strahlventilatoren
- Mess- und Detektionseinrichtungen
- Erneuerung der Brandmelde- und Tunnelbrandmeldeanlage
- Anpassung und Erweiterung der Energieversorgung
- Erneuerung der Tunnelautomatisierung und Aufschaltung der Prozessleittechnik auf die ÜLT sowie auf die VRZ Stuttgart

- Denkmalschutzkonforme Sanierung und Ertüchtigung der Betriebsräume
- Installation einer Tunnelfunkanlage gemäß RABT 2006
- Installation einer Relais-Funkstation
- Installation einer Lautsprecheranlage
- Erneuerung der Tunnelbeleuchtung
- Ertüchtigung der Blitzschutz-, Erdungs- und Potenzialausgleichsanlage
- Prüfungen, Inbetriebnahmen, Datenpunkttests, Funktionaler Tunneltest
- Erneuerung der Fahrbahndeckschicht im Tunnel

Die Kosten für die baulichen Instandsetzungs- und Erhaltungsmaßnahmen sind derzeit mit 0,6 Mio. € (brutto), für die betriebliche Sanierung mit 2,9 Mio. € (brutto) veranschlagt. Für die Ausführung bestimmter Arbeiten (z. B. Erneuerung der Energieversorgung und Tunnelbeleuchtung, Montage der Tunnellüfter, Fahrbahnsanierung etc.) sind aus sicherheitstechnischen Gründen Vollsperrungen zwischen Mühlhausen und Merklingen in Fahrtrichtung Ulm zwingend erforderlich. Durch die selbst an Wochenenden sehr hohe Verkehrsbelastung auf der A 8 wird dabei auf der Umleitungsstrecke die Belastungsgrenze erreicht bzw. überschritten. Aus diesem Grund wurden die davon betroffenen Kommunen und Landratsämter frühzeitig über den Zeitraum und den Umfang der Sperrungstermine informiert. Nachdem die letzte Tunnelsperrung im Bereich von Gruibingen zu starken Verkehrsproblemen geführt hat, prüft das Regierungspräsidium Stuttgart derzeit Möglichkeiten den Verkehrsfluss auf der Autobahn und den Umleitungsstrecken zu optimieren.

Künftige Arbeiten (3. Teil der Nachrüstung)

Im Dritten und letzten Teil der Nachrüstung wird der Lämmerbuckeltunnel durch einen Rettungsstollen ergänzt. Mit dem Bau des Rettungsstollens wird die Rettungswegsituation im Lämmerbuckeltunnel deutlich verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht. Die Gesamtkosten für den Neubau des Rettungsstollens betragen voraussichtlich ca. 4,662 Mio. € brutto

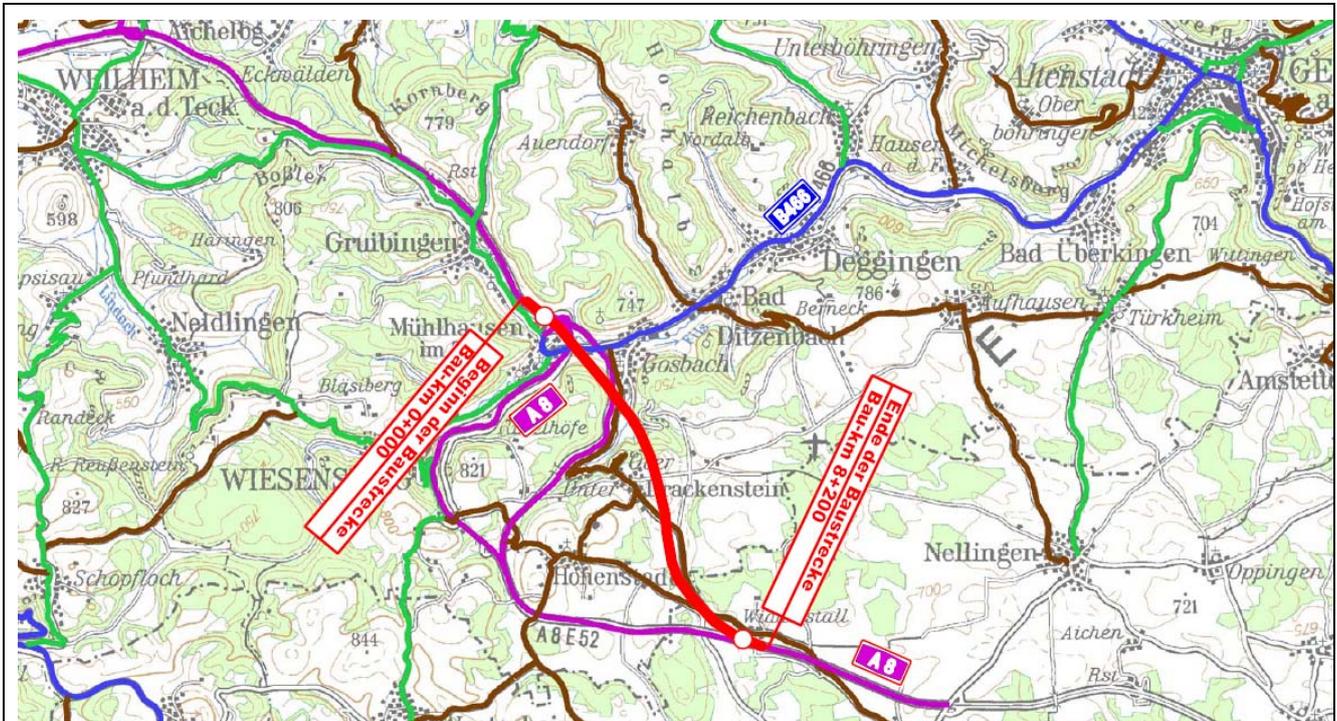
Anlage 4:

Informationen zur Unterhaltung des Alauf und –abstieges

Auch unter betrieblichen Aspekten weist der bestehende Alaufstieg und –abstieg im Zuge der A 8 geografische und querschnittsbedingte Besonderheiten auf. Der Abschnitt ist mit einer Verkehrsbelastung von nahezu 70.000 Fahrzeugen pro Tag aus betrieblicher Sicht ein verkehrliches Nadelöhr und deshalb sehr staugefährdet. Dies liegt zum Einen an der von Stuttgart kommenden, 6-streifig ausgebauten Strecke, zum Anderen an der Leistungsfähigkeit des Streckenabschnittes, die bei Steigungen bis zu 6 % und in einer Höhenlage zwischen 600 und 750 m ü. NN auch weit unter der einer Flachlandstrecke anzusiedeln ist. Die vorgenannten Randbedingungen führen im Winter zu entsprechend häufigen Winterdienstesätzen und den damit verbundenen vergleichsweise hohen Betriebskosten. Trotz der höchsten Priorität des Winterdienstes auf diesem Abschnitt lassen sich witterungsbedingte Verkehrsstaus nicht vermeiden.

Die beiden Streckenabschnitte (Auf- und Abstieg) verfügen über keine Standstreifen. Dies führt zu einer deutlich erhöhten Staugefahr durch liegengebliebene Pannenfahrzeuge und eine dadurch erhöhte Verkehrssicherheitsgefährdung. Die fehlenden Standstreifen führen verbunden mit der hohen Verkehrsbelastung auch zu Erschwernissen im täglichen Betriebsablauf. So müssen zum Beispiel, um Staus und Verkehrsgefährdungen zu vermeiden, planbare Unterhaltungsarbeiten (Reinigung von Entwässerungsanlagen, Schlitzrinnen, Mäharbeiten, usw.) ausschließlich in verkehrssarmen Zeiten, i.d.R. nachts ausgeführt werden. Darüber hinausgehende Arbeiten, bei denen eine Fahrspur gesperrt werden muss, wie zum Beispiel Belagsarbeiten, sind ebenfalls nur in verkehrssarmen Zeiten (nachts oder an Wochenenden) möglich.

Anlage 5: Informationen zum geplanten Alaubaufstieg



Zielsetzung	Stärkung einer wichtigen Verkehrsachse durch Erhöhung der Leistungsfähigkeit. Dadurch werden Verkehre gebündelt und ein Ausweichen ins nachgeordnete Straßennetz bei häufigen Staus vermieden. Schließen der letzten Lücke des durchgehenden sechsstreifigen Ausbaus der A 8 zwischen Karlsruhe und München. Reduzierung der Streckenlänge.
Projektlänge	8,2 km
DTV	65.029 Kfz/24h, davon 10.274 Kfz-SV (15,8 %) (aus Straßenverkehrszählung 2010)
aktuelle Kosten	394 Mio. € (3. Kostenfortschreibung aus 2005; noch nicht vom Bund genehmigt); inzwischen geschätzt ca. 500 Mio. €
Einstufung	Vordringlicher Bedarf (Einstufung Bedarfsplan 2004)
aktueller Sachstand	<ul style="list-style-type: none"> • Das Planfeststellungsverfahren ist 2005 auf Wunsch des Bundes bis zur Entscheidung über die Finanzierung des Projektes ausgesetzt worden. Zu diesem Zeitpunkt stand nach erfolgter Planauslage und Erörterung die Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses unmittelbar bevor. • Das BMVI hatte die möglichen Beschaffungsvarianten für den Alaubaufstieg vergleichend gegenüber gestellt. Ziel des Bundes war es, eine belastbare Entscheidungsgrundlage für die nächsten Schritte bis hin zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für eine oder mehrere der vorgeschlagenen Modellvarianten zu erzielen. Dieser Prozess läuft bereits seit 2001. • Für das Land kommt es - unabhängig vom Finanzierungsmodell - vor allem darauf an, dass der Alaubaufstieg möglichst bald realisiert wird. Die bisherigen Vorbehalte seitens des Bundes hinsichtlich einer ÖPP-Grundsatzentscheidung hatten wegen der Auswirkungen

	<p>des ÖPP-Modells auf die bauliche Gestaltung (Mautanlagen, mautfreie Umfahsstrecke) die Wiederaufnahme der Planung verhindert.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Am 27. Juni 2014 hat beim BMVI in Bonn ein Gespräch mit dem MVI auf Fachebene stattgefunden. Ergebnis: das Land hat den Auftrag, die bisher ausgesetzten Planungen weiterführen. Ziel ist, möglichst schnell das Baurecht zu erhalten. Damit ist der bisherigen Forderung des Landes entsprochen worden. • In einem Pressegespräch am 1. Juli 2014 hat Herr Minister bekannt gegeben, dass das Land weiterplanen kann.
Bemerkungen	<p>Gegenüber der heutigen teilweise getrennten Trassierung sollen die Richtungsfahrbahnen künftig durchgängig gemeinsam auf einer neuen Achse geführt werden. Aufgrund der topografischen Verhältnisse sieht die Planung eine Neuführung mit großen Streckenanteilen in Tunneln und auf Brücken vor.</p>