



Gewaltiger Ausbau: Unter Hochdruck wurde der Anschluss von der neuen Pfinztalbrücke Richtung Karlsruhe gebaut, nächste Woche soll hoch oben der Verkehr rollen, die Senke ist weg. FOTOS: TILO KELLER, PRIVAT

# Nöttinger A 8-Senke ist bald Geschichte

- Nächste Woche wird der komplette Verkehr auf die Pfinztalbrücke verlegt.
- Gestern wieder Megastau. Der neue Abschnitt soll die Stockungen verhindern.

**RALF STEINERT**  
REMCHINGEN/PFORZHEIM

Gestern war's auf der A8 wieder extrem: Stillstand auf der Großbaustelle zwischen Karlsbad und Pforzheim, 20 bis 30 Kilometer lange Staus – auf der einen Seite die Rückreisewelle, auf der anderen Seite der Nöttinger Hang, an dem die Geschwindigkeit rapide heruntergeht. Die



Hat gut lachen: Projektleiter Ulrich Asal auf der neuen Trasse Richtung Karlsruhe mit der Lärmschutzwand in Wellenform. Hier fließt jetzt bald der Verkehr.



Jahres anvisiert. Aber die rund 100 Bauarbeiter kamen gut voran mit dem Abbruch der alten Fahrbahn Richtung Karlsruhe und dem Anschluss der neuen Trasse an die Pfinztalbrücke. Seit 2012 steht das Bauwerk als Einzelstück in der Landschaft. Vergangene Woche durften Radler auf dem verwaisten Asphalt der Brücke noch eine Runde drehen, nun aber wird die Strecke den Autofahrern gehören. „Wenn das Wetter mitspielt, wollen wir in der Nacht zum Donnerstag, 18. September, den Verkehr auf die Brücke leiten“, hat sich Asal vorgenommen.

Für ihn geht es erneut im Sauschritt weiter: „Die zweite Hälfte der neuen Bocksachtalbrücke bei Mutschelbach wird momentan gebaut, und die neue Fahrbahn nach Karlsruhe muss bis dorthin noch

## Ausbau der A 8 von Pforzheim bis Karlsbad

Der Bau einer neuen Autobahn braucht ziemlich viel Vorlauf: 2006 war die Planung für den sechsspurigen Ausbau der A 8 zwischen den Anschlussstellen Pforzheim-West und Karlsbad rechtsgültig, im August 2009 gab dann der damalige Ministerpräsident Günther Oettinger mit einem symbolischen Spatenstich auf einem Acker bei Nöttingen den Startschuss für den Bau. Der Verlauf der Fahrbahnen dort war noch so, wie sie vor rund 75 Jahren angelegt worden waren. Die Strecke für die aktuelle Modernisie-

schen Karlsbad und Pforzheim, 20 bis 30 Kilometer lange Staus – auf der einen Seite die Rückreisewelle, auf der anderen Seite der Nöttinger Hang, an dem die Geschwindigkeit rapide heruntergeht. Die Blechlawine wird dort zusammengepresst. Doch es gibt Hoffnung für die Autofahrer. „Nächste Woche ist die Nöttinger Senke weg“, sagt A8-Projektleiter Ulrich Asal vom Regierungspräsidium (RP). Was sich so knapp anhört, ist freilich ein richtig großer Schritt beim aktuellen Ausbau der Autobahn bei Nöttingen und Karlsbad.

Früher als gedacht will Asal in ein paar Tagen den ganzen vierspurigen Verkehr auf eine Fahrbahnseite der neuen Pfingtalbrücke verlegen. Die Nöttinger Senke, auch ohne die engen Streifen in der Baustelle seit langem ein unfallträchtiger Abschnitt, ist dann Geschichte. Vorbei die Raser, vorbei die kriechenden Lasterfahrer. „Die Staugefahr sollte dann nicht mehr so groß sein“, verspricht sich Ulrich Asal viel von dieser Entwicklung.

Eigentlich hatte der Bauleiter diesen Schritt erst am Ende des

der Lärmschutzwand in Wellenform. Hier fließt jetzt bald der Verkehr.



Schon immer gefährlich: So sah die Fahrt ins Nöttinger Tal seit 1938 aus. Die Todeskurve verschwand 1972, der Hang wurde für die neue Klosterwegbrücke umgebaut.



Die neue Unterführung ins Nöttinger Gewerbegebiet schauen sich (von rechts) Melanie Seemann mit Janina (2 Jahre) und Silke Stadlinger mit Nico (2 Jahre) an.

Dieses Bild ist urheberrechtlich geschützt.

Für ihn geht es erneut im Sauseschritt weiter: „Die zweite Hälfte der neuen Bocksachtalbrücke bei Mutschelbach wird momentan gebaut, und die neue Fahrbahn nach Karlsruhe muss bis dorthin noch fertig werden.“ Ist das geschafft, kann er die Fahrzeugkolonnen, die bisher so gefährlich nah aneinander vorbei müssen, entzerren. „Das wird den Verkehrsfluss deutlich verbessern“, sagt Asal.

Für ihn bleibt aber auch 2015 noch viel zu tun. Seine Bauliste: Die alte A8 im Nöttinger Tal wird abgebrochen, der Abschnitt mit einem Erdwall für den Lärmschutz aufgeschüttet. Dort muss sich auch die Trasse Richtung Pforzheim an die Pfingtalbrücke anschließen. Die neue Überführung bei Darmsbach überspannt bereits die A8, im ersten Halbjahr soll sie fertig werden, dann ist die Kreisstraße über die Brücke Richtung Langensteinbach an der Reihe. Bei Nöttingen ist die Unterführung ins Gewerbegebiet zur Hälfte durch. Eins ist für Asal jedoch sicher: „Ende 2015 rollen die Autofahrer durchgehend auf sechs neuen Streifen.“

Nöttingen den Startschuss für den Bau. Der Verlauf der Fahrbahnen dort war noch so, wie sie vor rund 75 Jahren angelegt worden waren. Die Strecke für die aktuelle Modernisierung der A8 ist rund neun Kilometer lang.

Von 2010 bis 2012 wurde neben der A8 die neue Pfingtalbrücke gebaut, das wirkte sich auf den Verkehr noch nicht aus. Im August 2012 wurde es dann aber richtig ernst mit der Großbaustelle. Die Erdarbeiten bis heute sind gewaltig: Rund 1,6 Millionen Kubikmeter müssen transportiert werden, davon etwa 1,1 Millionen allein im Abschnitt von Karlsbad bis zur neuen Pfingtalbrücke in Nöttingen.

Rund 200 000 Quadratmeter Asphalt für die Fahrbahnen sind nötig.

Die Fertigstellung wird sich bis Ende 2015 hinziehen. Die Kosten werden inzwischen mit rund 149 Millionen Euro beziffert. 2006 hatte das Land noch 100 Millionen angesetzt. rst