



Die A 81 bei Mundelsheim. Mehr als 100.000 Autos sind täglich auf dem Abschnitt unterwegs. Foto: Ramona Theiss

Kreis Ludwigsburg

🕒 3 min.

Superlative im Landkreis

A81 hat höchste Verkehrsbelastung

Mit 31 Kilometern ist die A81 die längste und meistbefahrene Straße im Kreis – ihre Geschichte reicht von der Reichsautobahn bis zu monumentalen Bauwerken.

Patricia Rapp

Rund 31 Kilometer der A81 verlaufen durch den Kreis Ludwigsburg. Sie beginnt im Süden im Engelbergtunnel und endet ungefähr auf Höhe von Winzerhausen. Gleichzeitig ist sie die meistbefahrene Straße im Kreis. An der Anschlussstelle Pleidelsheim wurden 2023 täglich 104.000 Fahrzeuge gezählt, darunter 12.075 Lastwagen. Auf Höhe Korntal steigt die Zahl bereits auf 115.288 Fahrzeuge pro Tag.

Das Grundnetz der Autobahnen stammt aus den 1920er Jahren. Der Spatenstich für die erste Reichsautobahn zwischen Frankfurt und Mannheim erfolgte 1933. Zwei Jahre später

begann laut dem Internet-Lexikon Wikipedia der Bau der 68 Kilometer langen Strecke zwischen Heilbronn und Stuttgart.

Dabei entstand in Leonberg einer der ersten Tunnel der Reichsautobahnen: der Engelbergertunnel. Die rund 300 Meter lange Röhre unterquert den Engelberg. Das Gestein galt als relativ instabil. Deshalb wurden die beiden Röhren mit einem Abstand von etwa 30 Metern gebaut. Rund 350 österreichische Arbeiter gruben sich im Zwei-Schicht-Betrieb durch den Berg.



Drei Jahre Bauzeit im Krieg

Nach rund drei Jahren Bauzeit wurde der Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Ludwigsburg-Nord und dem damaligen Autobahndreieck Stuttgart am 5. November 1938 für den Verkehr freigegeben. „Zackig“, möchte man aus heutiger Sicht sagen. „Der Planungsprozess hat sich im Aufwand verhundertfacht. Ein Geflecht aus Normen, Gesetzen und Untersuchungen verlängert die Bauzeit erheblich“, erklärt Konrad Heyd. Er hat das Buch „Die Geschichte der Autobahn in Baden-Württemberg“ geschrieben.

Heyd war früher Abteilungspräsident im Regierungspräsidium Stuttgart und dort für Straßen und Verkehr zuständig – damit auch für die Autobahnen. Sein Buch hat er im Ruhestand geschrieben.

Auch die Bauweise der Autobahn war damals deutlich einfacher als heute. Einen Unterbau gab es nicht, ebenso wenig Sicherheitseinrichtungen wie Schutzplanken. Die Fahrbahn bestand meist aus Beton. Bei Höpfigheim erwies sich der Baugrund allerdings als schwierig. Dort wurden Pflastersteine verlegt, berichtet Heyd. In den Waldabschnitten bei Mundelsheim und Untergruppenbach war der Mittelstreifen breiter und mit Bäumen bepflanzt.

Am Ende des Zweiten Weltkriegs waren die meisten Reichsautobahnen unpassierbar. Auch der Engelbergertunnel war beschädigt. Von 1946 bis 1950 stellte man die erste Röhre wieder her, 1960/61 folgte die zweite.

Die jeweils nur zwei Fahrstreifen und der steile Anstieg zum Engelberg hinauf bremsten den Verkehr jedoch zunehmend aus. Deshalb begann im Juli 1995 der Bau des Engelbergbasistunnels. Am 11. September 1998 wurde zunächst die Oströhre freigegeben, am 12. August 1999 die Weströhre. Der Bau kostete damals rund 850 Millionen Mark. „Der Bau war sehr aufwendig. Wegen des aufquellenden Gesteins Anhydrit brauchte man dickere Tunnelwände. Dadurch steigt der Gebirgsdruck“, erklärt Heyd. Die Vorsichtsmaßnahmen

reichten jedoch nicht aus. Bis 2010 musste der Tunnel bereits dreimal saniert werden. Nachdem auf einer Länge von rund 200 Metern Risse und Verformungen festgestellt worden waren, folgt seit 2018 die noch laufende Sanierung.

Aufgrund ihres Nord-Süd-Verlaufs erhielt die Bundesautobahn 81 eine ungerade Nummer. Autobahnen im Südwesten Deutschlands wurden dem Nummernbereich mit der Ziffer 8 zugeordnet, erklärt Heyd. Ost-West-Verbindungen tragen dagegen gerade Zahlen.

Der Ausbau der A81 von vier auf sechs Fahrstreifen mit Standstreifen begann in den 1970er Jahren. Die Linienführung blieb weitgehend unverändert. Lediglich ein etwa 1,5 Kilometer langer Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Ilsfeld und Mundelsheim wurde neu verlegt. Die frühere Trasse wurde anschließend für rund 600.000 Euro renaturiert.

In der Nähe von Winzerhausen sind noch Spuren der alten Strecke zu sehen. Östlich der heutigen Autobahn verläuft ein etwa 770 Meter langes Stück des ehemaligen rechten Fahrstreifens der 1940 eröffneten Reichsautobahn – heute ist er ein Waldweg.

Prägnante Bauwerke

Ein prägnantes Bauwerk ist außerdem die Hirschbergbrücke bei Asperg. Sie wurde errichtet, um die Eisenbahnlinie zu überqueren. Bei Freiberg überspannt eine 290 Meter lange Natursteinbrücke den Neckar.