

A6, sechsstreifiger Ausbau zwischen Kupferzell und Ilsh./Wolp. (PA A6-4)
Stellungnahme zum Sicherheitsaudit vom 30.01.2017

Anlagen

Auditbericht vom 30.01.2017

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat für die aktuelle Planung zur o.g. Maßnahme ein Sicherheitsaudit erstellen lassen.

Zu dem Auditbericht vom 30.01.2017 (siehe Anlage) nimmt das Regierungspräsidium Stuttgart wie folgt Stellung:

Planungsphase:

Vorentwurf nach RE

Sicherheitsaudit:

Dipl.-Ing. (FH) Hans Teuteberg

Ingenieurbüro Dipl.-Ing. K. Langenbach GmbH

In der Au 11

72488 Sigmaringen

Entwurfsplanung:

Klinger & Partner Ingenieurbüro GmbH

Niederlassung Urbach

Neumühleweg 43

73660 Urbach

Teil I: Grundsätzliche Ausführungen

1. Vorgeschichte der Planung

Der sechsstreifige Ausbau zwischen Kupferzell und Ilshofen/Wolpertshausen ist Teil der Gesamtplanung für den sechsstreifigen Ausbau der 64 km langen Strecke vom Autobahnkreuz Weinsberg bis zur bayerischen Landesgrenze. Im aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) ist der Ausbau vom AK Weinsberg bis zur Landesgrenze mit der Fortführung bis zum AK Feuchtwangen im Vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung eingestuft.

Im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im Jahr 2008 wurde festgestellt, dass ein Erhalt der bestehenden Bauwerke nicht wirtschaftlich ist. Dies wurde zwischenzeitlich auch durch die Nachrechnung der Talbrücken bestätigt. Ein Ersatzneubau der Bauwerke ist deshalb zwingend erforderlich. Dies ermöglicht neben dem symmetrischen Ausbau auch asymmetrische Ausbauvarianten. Einzig die Kochertalbrücke kann erhalten bleiben, wodurch Sie im Abschnitt 4 als Zwangspunkt dient und der Ausbau im Bereich der Kochertalbrücke symmetrisch erfolgt.

Auf dieser Grundlage wurde ab 2013 eine Variantenuntersuchung durchgeführt. Als Ergebnis des Variantenvergleichs und der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine asymmetrisch nördlich beginnende und danach auf Symmetrie verschwenkende Variante als Vorzugsvariante festgelegt. Diese liegt als RE-Vorentwurf vor.

2. Angewandte Regelwerke

Die Planung der A 6 wird auf der Basis der hierfür gültigen „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen“ (RAA), Ausgabe 2008 vorgenommen. Die „Richtlinien zur integrierten Netzgestaltung“ (RIN) geben die Straßenkategorie vor, die dann in der RAA entsprechenden Entwurfsklassen (EKA) zugeordnet werden.

Die Planung der Änderungen im nachgeordneten Netz werden auf Basis der hierfür gültigen „Richtlinien für die Anlagen von Landstraßen“ (RAL), Ausgabe 2012 sowie nach den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (Arbeitsblatt DWA-A 904), Ausgabe 2005 vorgenommen.

Teil II: Stellungnahme zu einzelnen Punkten des Auditberichts

Vorbemerkung

Die mit Aufzählungspunkt versehenen Punkte werden als Hinweise zur Kenntnis genommen.

Straßenquerschnitt

Zu Punkt 1 und 2:

Für die Genehmigungsplanung wird der Hinweis „Standfestes Bankett, $E_v \geq 80 \text{ MN/m}^2$ “ in den Regelquerschnitten berücksichtigt.

Zu Punkt 3:

Gemäß den zusätzlichen Ergänzungen des VM zum ARS 28/2010 sind *„bei Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen [...] an Bundesfernstraßen, die vier oder mehr Fahrstreifen und eine prognostizierte Verkehrsbelastung von mehr als 30.000 Kraftfahrzeugen pro Tag aufweisen [...] im Mittelstreifen grundsätzlich Betonschutzwände mit grober Hinterfüllung [...] vorzusehen.“*

Zu Punkt 4 und 5:

Die Trassierung mit den entsprechenden Verwindungsbereichen lehnt sich an den jetzigen Bestand an. Die Verschiebung der beiden Verwindungsbereiche bei Bau-km 3+100 und 5+200 um mehr als $0,1 \cdot A$ erfolgte, um die Mittelstreifenüberfahrten vor bzw. nach der AS Schwäbisch Hall zu gewährleisten. Eine mögliche Lösung der beiden Problembereiche lässt sich nur durch eine „negative Querneigung“ gemäß Kap. 5.6.2 RAA herbeiführen. Im weiteren Planungsverlauf wird die Realisierung einer negativen Querneigung überprüft.

Kreuzende Straßen und Wege

Zu Punkt 6:

Der Nachweis der Sichtweiten erfolgte mit dem Sichtweitenmodul des Programmsystems CARD/1. In den Querprofilen berücksichtigt waren dabei die vorgesehenen Schutzeinrichtungen (hier passive Schutzeinrichtung am Seitenrand). Der Sichtweitennachweis ist in Unterlage 6.3 Blatt 3 dargestellt und ergibt Haltesichtweiten $> 109 \text{ m}$.

Zu Punkt 7:

Für die weitere Planung wird die Reduzierung der Querneigung der K 2563 auf 4,5% gemäß Bild 24 der RAL berücksichtigt.

Zu Punkt 8:

Der Nachweis der Sichtweiten erfolgte mit dem Sichtweitenmodul des Programmsystems CARD/1. Infolge fehlender Sicht wurde die Kappenbreite der Ostseite aufgeweitet. In den Querprofilen berücksichtigt waren dabei die vorgesehenen Schutzeinrichtungen (hier passive Schutzeinrichtung am Seitenrand). Der Sichtweitennachweis ist in Unterlage 6.3 Bl.Nr. 5 dargestellt und ergibt Haltesichtweiten > 93 m.

Zu Punkt 9:

Der Verwindungsbereich wird in der weiteren Planung angepasst und um das zulässige Maß von $0,1 \cdot A$ zum Wendepunkt in Richtung Bauende verschoben.

Zu Punkt 10:

Der komplette Ausbau der K 2559 ist nicht Teil der Planung. Durch den Ausbau der A 6 muss die Lage und Höhe der K 2559 nur unwesentlich geändert werden.

Der entsprechende Baulastträger wird im Nachgang auf die Sicherheitsdefizite in der südlichen Weiterführung der K 2559 hingewiesen und kann entsprechende weiterführende Maßnahmen (z.B. Beschilderung) veranlassen.

Zu Punkt 11:

Die Angabe zu den kreuzenden Wirtschaftswegen (BW 3, 9, 10 und 11) entspricht der RLW 2005. Bei Berücksichtigung der RLW 2014 ergeben sich Änderungen bei der lichten Weite der Bauwerke. Diese werden im Zuge der Genehmigungsplanung an die neuen Vorgaben der RLW 2014 korrigiert.

Zu Punkt 12:

Gemäß RLW 2014 Kap. 2.6.2.2 ist *„zu prüfen, ob der Weg im Brückenbereich übersichtlich ist und ob vor der Brücke Ausweichen erforderlich sind.“*

Im Bereich der kreuzenden Wirtschaftswege Bauwerk 9 und 11 ergeben sich Sichtweiten von > 100 m. Zudem befinden sich beidseits der Bauwerke Einmündungsbereiche von parallel zur Autobahn verlaufenden Wirtschaftswegen die als Ausweichstellen genutzt werden können. In der weiteren Planung wird geprüft, ob eventuell südlich von Bauwerk 9 eine entsprechende Ausweichmöglichkeit zu schaffen ist.

Für Unterföhrungsbauwerke ist gemäß RLW 2014 Kap. 2.6.2.3 keine Ausweichmöglichkeit vor dem Bauwerk vorgesehen, da „*der einstreifige Querschnitt Ausweichmöglichkeiten für die meisten Begegnungsfälle zulässt*“. Wie bei den Überföhrungsbauwerken der kreuzenden Wirtschaftswegen befinden sich auch bei den Unterföhrungsbauwerken jeweils beidseits Einmündungsbereiche von parallel zur Autobahn verlaufenden Wirtschaftswegen die als Ausweichstellen, im Falle von Begegnungsverkehr, genutzt werden können.

Knotenpunkte

Zu Punkt 13:

Die gewählte Variante entspricht weitestgehend der Bestandsituation. Im Zuge der Variantenprüfung erfolgten auch Untersuchungen der Anschlussstelle mit größeren Radien. In der Abwägung wurde die sehr geringe Belastung der Rampe B 14 in Fahrtrichtung Heilbronn, sowie der wesentlich größere Flächenverbrauch, Neuversiegelung und höhere Kosten berücksichtigt. Eine entsprechende Anmerkung wird im Erläuterungsbericht ergänzt. Eine entsprechende Beschilderung in der Ausführungsplanung sowie eine Geschwindigkeitsbegrenzung (siehe Punkt 14) wird geprüft.

Zu Punkt 14:

Die Angabe im Erläuterungsbericht ist veraltet und wird entsprechend korrigiert. Ursprünglich sollte die Geschwindigkeit aufgrund nicht einzuhaltender Sichtweite auf 60 km/h auf der Brücke reduziert werden. Im Zuge der Sichtweitenermittlung ergab sich, dass auch ohne Aufweitung der östlichen Kappe für eine Geschwindigkeit von 70 km/h die Sichtweite gewährleistet ist. Die passive Schutzeinrichtung wurde berücksichtigt und wirkt hierbei nicht als Sichthindernis.

Zu Punkt 15:

Die Höhenpläne der Rampen werden vom Büro nachgeliefert und geprüft.

Zu Punkt 16:

Im Lageplan Unterlage 5 Blatt 4 sind gemäß RE-Musterkarte die Sichtfelder (erwünschtes und minimales Sichtfeld) eingetragen. Im Nachgang wurde festgestellt, dass aus artenschutzrechtlichen Gründen der Bewuchs auf der Südseite der Anschlussstelle, welcher sich teilweise im erwünschten Sichtfeld befindet, erhalten bleiben muss. Der Lageplan wird um einen entsprechend Hinweis ergänzt.

aufgestellt:

RP Stuttgart, Ref. 44

Steffen Leidl

31.01.2017