



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE



FAQ: Antworten auf häufig gestellte Fragen zum Projekt „B 463 Westtangente Pforzheim“

1. Das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt von Pforzheim hat sich in den letzten Jahren deutlich erhöht. Hätte man die Westtangente Pforzheim schon früher bauen sollen?

Das Projekt Westtangente Pforzheim konkurriert mit anderen Projekten aus dem Bundesverkehrswegeplan. Mit einer Bausumme von alleine rund 80 Mio. Euro bis ins Enztal und weiteren ca. 200 Mio. Euro bis ins Nagoldtal sind hier enorme Investitionen notwendig. Daher hat es einige Zeit gedauert, bis dieses Projekt angegangen werden konnte.

2. Reicht der vorgesehene 2-streifige Querschnitt, um dem hohen Verkehrsaufkommen gerecht zu werden?

Die Planung orientiert sich an den Verkehrsprognosen für 2020. Auf dieser Grundlage wird ein 2-streifiger Querschnitt als ausreichend betrachtet. Eine vorgreifende überdimensionierte Planung ist aus wirtschaftlichen Gründen nicht zweckmäßig.

3. Wer ist Vorhabenträger des Projekts?

Bei der Westtangente Pforzheim handelt es sich um eine Bundesstraße in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland. Bei Bundesstraßen und Autobahnen gilt eine besondere Regelung: das Regierungspräsidium Karlsruhe plant und baut im Auftrag des Bundes (sogenannte Bundesauftragsverwaltung). Die Baukosten trägt dann wieder der Bund.

4. Ab wann wird der Verkehr auf der Westtangente rollen?

Der sich derzeit im Bau befindliche Abschnitt 1.02 von der bereits ausgebauten A 8-Anschlussstelle Pforzheim West bis zur Dietlinger Straße (L 562) wird nach heutigem Kenntnisstand bis Mitte 2019 fertiggestellt sein und anschließend für den Verkehr freigegeben.

5. Warum sind die Planungen für den gesamten Bauabschnitt nicht bereits am Anfang der Bauzeit fertiggestellt?

Planungen veralten relativ schnell. Das liegt an den sich ständig ändernden Randbedingungen, z.B. der Novellierung von Regelwerken oder Änderung der umweltrechtlichen Belange. Hätte man die Planung des sich derzeit im Bau befindlichen Streckenabschnittes bis zur Dietlinger Straße bereits unmittelbar nach dem Planfeststellungsbeschluss im Jahre 1999, also vor rund 18 Jahren begonnen,



müsste diese heute komplett überarbeitet werden. Deshalb wird aus wirtschaftlichen Gründen mit der Ausführungsplanung grundsätzlich erst nach Freigabe der Haushaltsmittel begonnen (bei diesem Bauvorhaben Ende 2015)

6. Ab wann wird der Arlinger Tunnel gebaut?

Der Tunnelbau beginnt nach derzeitigem Kenntnisstand ab Mitte 2019. Die Bauzeit beträgt insgesamt ca. 4,5 Jahre. Für die Rohbauarbeiten sind rund 3,5 Jahre veranschlagt und für die betriebstechnische Ausstattung (Lüftung, Beleuchtung, Leiteinrichtungen, Betriebsgebäude etc.) rund 1 Jahr.

7. Stimmt es, dass die Kosten für die Grünbrücke höher liegen, als die Kosten der Brücke an der Dietlinger Straße?

Für die Herstellung der Grünbrücke sind enorme Erdbewegungen notwendig (ca. 70.000 m³), da die Fahrbahn der neuen Bundesstraße in diesem Bereich künftig bis zu 15 m tiefer liegt als das derzeitige Gelände. Hinzu kommt, dass in diesem Bereich hartes Felsmaterial ansteht, was die Erdabtragsleistungen erschwert und sehr kostenintensiv ist.

8. Wird der Bodenüberschuss aus der Maßnahme weiterverwertet?

Der Bodenüberschuss war Teil der Ausschreibung. Das bedeutet, dass die Baufirma den Bodenüberschuss übernimmt und das Material weiterverwendet (z.B. bei anderen Baumaßnahmen).

9. Wie wird die Zufahrt zum Schützenhaus während der Bauzeit sein?

Die Anfahrbarkeit des Schützenhauses über den bestehenden Viehweg bleibt zunächst unverändert. Lediglich im Zuge der Entwässerungskanalarbeiten ist eine drei bis vierwöchige Sperrung des Viehweges erforderlich. Ebenso am Ende der Baumaßnahme für die Herstellung des Anschlussbereiches (siehe Frage 15). Die Zufahrt zum Schützenhaus aus Richtung Osten von der Ersinger Straße kommend bleibt für den Zeitraum der Sperrung weiterhin gewährleistet

10. Was passiert mit der Fläche auf der aktuell Erdmaterial für die Überschüttung der Grünbrücke zwischengelagert ist, wenn das Material weg ist?

Die Fläche, das sogenannte „Bernhardshäuleloch“, wird im Zuge der Herstellung des Arlinger Tunnels als Endlagerstelle für den im Rahmen der Bauausführung anfallenden Überschussboden genutzt und anschließend rekultiviert bzw. aufgeforstet.

11. Wann wird das Bauwerk an der Dietlinger Straße fertiggestellt?

Voraussichtlich im September 2019.

12. Warum wurde für die Grünbrücke eine offene und keine geschlossene Bauweise gewählt?

Aufgrund der geringen Länge der Grünbrücke (ca. 78 m) wäre eine geschlossene Bauweise (z.B. unter Einsatz einer Tunnelbohrmaschine) wirtschaftlich nicht tragbar gewesen.

13. Wie werden sich die Verkehrszahlen auf der Dietlinger Straße in Richtung Stadtteil Brötzingen entwickeln, wenn der Arlinger Tunnel noch nicht gebaut ist?

Die Verkehrsstärken werden sich in jedem Fall erhöhen. Das Regierungspräsidium Karlsruhe ist bezüglich möglicher Verbesserungsmaßnahmen mit der Stadt Pforzheim im Gespräch. Die Umsetzung evtl. notwendiger Verbesserungsmaßnahmen liegt jedoch im Zuständigkeitsbereich der Stadt Pforzheim

14. Wann wird der Einmündungsbereich des Viehweges in die Dietlinger Straße (L 562) aufgrund der Baumaßnahme gesperrt?

Für die Entwässerungskanalarbeiten muss der Einmündungsbereich ab Frühjahr 2018 voraussichtlich für drei bis vier Wochen für den Verkehr gesperrt werden. Ebenso am Ende der Baumaßnahme für die Herstellung des Anschlusses der neuen Bundesstraße 463 an die Dietlinger Straße (voraussichtlich Anfang 2019).

15. Wie alt ist das Konzept der Grünbrücke?

Von 1982.