

Stuttgart 31.08.2015
Name Steffen Leidl
Durchwahl 0711 904-14428
Aktenzeichen 44-39-A6-BRETZ- ÖHR,
2.BA/13

(Bitte bei Antwort angeben)

A6, sechsstreifiger Ausbau zwischen Bretzfeld und Öhringen (PA A6-2)

Stellungnahme zum Sicherheitsaudit vom 28.08.2015

Anlagen

Auditbericht vom 28.08.2015

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

Zu dem Auditbericht vom 28.08.2015 (siehe Anlage) nimmt das Regierungspräsidium Stuttgart wie folgt Stellung:

Planungsphase:

Vorentwurf nach RE

Sicherheitsaudit:

Ingenieurbüro Langenbach GmbH
In der Au 11, 72488 Sigmaringen

Entwurfsplanung:

EIBS GmbH
Bernhardstr. 92, 01187 Dresden

Teil I: Grundsätzliche Ausführungen

1. Vorgeschichte der Planung

Der sechsstreifige Ausbau der A 6 zwischen dem AK Weinsberg und dem AK Feuchtwangen (Bayern) wurde erstmals in den aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan 2003 als Ausbaumaßnahme aufgenommen und zwar im Abschnitt Weinsberg-Kupferzell in den vordringlichen Bedarf und im Abschnitt Kupferzell -Landesgrenze in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht. Auf dieser Grundlage wurde in den Jahren 2003 bis 2006 für die Abschnitte Weinsberg-Bretzfeld sowie Öhringen-Kupferzell ein Vorentwurf für den Ausbau auf 6 Fahrstreifen als symmetrischer Teilausbau erstellt. Dieser Vorentwurf erhielt den Gesehenvermerk des BMVBS am 15.08.2006. Die Planungen für den Abschnitt Bretzfeld-Öhringen haben 2008 begonnen. Geplant wurde ebenfalls ein symmetrischer Ausbau.

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.

Auf dieser Grundlage wurde ab 2010 eine Variantenuntersuchung durchgeführt. Als Ergebnis des Variantenvergleichs und der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die asymmetrisch nördliche 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

Vorbemerkungen

Zu Punkt 3:

Die Änderungen im nachgeordneten Netz betreffen sehr kleine Bereiche und werden bestandsnah geplant. Die benannten GVS wurden gem. RIN 2008 der Kategorie LS V zugeordnet und nach DWA-A 904 (Ländliche Wege) geplant. Die Planung nach RAL ist nicht zweckmäßig, da die Querschnittsbreiten im Bestand wesentlich geringer sind als der kleinste in den RAL vorgesehene Querschnitt (RQ 9).

Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Zu (1)

Es kommt die Wegweisung gem. RWBA 5.1.3 zum Einsatz. Die beengten Platzverhältnisse lassen den Bau eines Verflechtungsstreifens nicht zu. Der Einfahrstreifen sowie der Ausfahrstreifen stehen mit der gem. RAA geforderten Länge von 250 m zur Verfügung.

Zu (2)

Wird in der Ausführungsplanung berücksichtigt.

Zu (3)

Für die Genehmigungsplanung wird der Hinweis „Standfestes Bankett“ eingearbeitet.

Zu (4)

Wird in der Ausführungsplanung berücksichtigt.

Zu (5)

Absturzsicherungen am Rad-/Gehweg sind bei Dammhöhen > 3,00 m erforderlich und werden in der weiteren Planung berücksichtigt.

Zu (6)

Wird in der Ausführungsplanung berücksichtigt.

Zu (7)

Die nutzbare Breite ist die Breite zwischen den Geländern. Die Gesamtbreite beträgt daher 13,80 m. Die Kappenbreiten betragen 2,05 m bzw. 3,75 m. Auf der 3,75 m breiten Kappe wird der 2,50 m breite Geh-/Radweg angeordnet.

Zu (8)

Die Anrampung erfolgt zwischen den Fahrbahnrandern. „Die Fahrbahn besteht aus den Fahrstreifen und den Randstreifen. Seitenstreifen (Standstreifen) gehören nicht zur Fahrbahn.“ (RAA Ziffer 4.2.3.1). Damit hat die Gradiente jeweils einen Abstand von 6,00 m vom Fahrbahnrand. Die Darstellung des Querneigungsbandes im Höhenplan ist somit richtig.

Im Querneigungsband liegt ein Rechenfehler vor, der korrigiert wird. Die Verwindungsstrecken werden jeweils mit der Mindestlänge von 50 m bei einer Verwindung von 2,5 % auf 2,5 % und einem Abstand a von 6,00 m durchgeführt, so dass die Mindestanrampung von 0,6 % ($0,1 \times 6,00$ m) nach Tabelle 18 RAA eingehalten wird (auch am Rand der befestigten Fahrbahn).

Alle Verwindungen liegen in Bereichen mit Längsneigungen ≥ 1 % und ohne Querschnittsaufweitungen (Ein- oder Ausfahrstreifen). Damit sind alle Entwurfparameter der RAA eingehalten und die Notwendigkeit des Nachweises der Wasserfilmdicken drängt sich nicht auf.

Linienführung

Durchgehende Strecke

Zu (9)

Der Mindestwert der Klothoide beträgt 433. Die geringe Unterschreitung des Mindestwerts ist aus zwei Gründen erforderlich:

1. Vermeidung einer Klothoide auf dem Bauwerk
2. Optimierung des Flächenverbrauchs im Bereich des R 1.300 auf Grundlage der Ergebnisse des Bürgerdialogs

Zu (10)

Der Nachweis der Sichtweiten erfolgte mit dem Sichtweitenmodul des Programmsystems CARD/1. In den Querprofilen berücksichtigt waren dabei die vorgesehenen Schutzeinrichtungen (hier Betonschutzwände im Mittelstreifen inklusive der im Regelquerschnitt dargestellten Hinterfüllung). Aufgrund der Sichtweitenproblematik wurde in kritischen Bereichen mit 2 Gradienten geplant. Der Sichtweitennachweis ergibt Haltesichtweiten von 260 m bei Station 0+040 (RF Mannheim). Dies ist die kritische Station im Bereich des Radius $R = 1.300$ m.

Zu (11)

Für die weiteren benannten Bereiche gelten die Aussagen zu Punkt (12). Die nachgewiesenen Haltesichtweiten betragen für die benannten Abschnitte mindestens 283 m, 303 m bzw. 264 m.

Zu (12)

Der vorliegende Abschnitt ist Teil der Gesamtausbaumaßnahme Weinsberg - Landesgrenze, die in 6 Planungsabschnitte aufgeteilt ist. Diese Planungsabschnitte entsprechen nicht den Bauabschnitten.

Kreuzende Straßen und Wege

Zu (13)

Die Planung der Änderungen im nachgeordneten Netz erfolgt in sehr kleinen Bereichen und bestandsnah. In der nächsten Planungsphase wird sichergestellt, dass die Linienführung sich dadurch nicht verschlechtert.

Zu (14)

Bei der Verlegung der K 2353 sind diverse Zwangspunkte zu beachten. Zum einen die Möglichkeit der Nachrüstung einer Anschlussstelle Öhringen, zum anderen die Gradientenlage der A 6. Daraus ergibt sich zwangsläufig die gewählte Lösung.

Problematisch ist die Einhaltung der Haltesichtweite im Bereich der Bahnunterführung. Hier ist in der nächsten Planungsphase eine Optimierung der Längsneigungen dahingehend vorzunehmen, dass die Längsneigungsdifferenzen insbesondere im Bereich des

letzten Kuppenhalbmessers verringert werden, um die Einhaltung der Haltesichtweite zu gewährleisten.

Zu (15)

Die Entwurfparameter der GVS richten sich nach DWA-A 904 (siehe Unterlage 1). Im Wesentlichen wird die vorhandene Fahrbahngeometrie beibehalten und damit die Anforderung des DWA-A 904 erfüllt ($H_{Kmin} = 200$ m, $R_{min} = 120$ m). Ausweichstellen werden in der nächsten Planungsphase ergänzt.

Zu (16)

Siehe (15)

Zu (17)

Die Einhaltung der Regelwerke wird in der nächsten Planungsphase nachgewiesen.

Knotenpunkte

- Bei der K 2352 und K 2353 werden jeweils nur relativ kurze Abschnitte beplant. Eine Ausführung der Markierung entsprechend RAL 2012 sollte längere Straßenbauabschnitte umfassen, die außerhalb des Baubereiches liegen und ummarkiert werden müssten. Dazu werden im Rahmen der Ausführungsplanung Abstimmungen mit dem Straßenbaulastträger geführt.

Nebenanlagen (hier: PWC-Anlagen „Sommerhalden“ und „Öhringen“)

Zu (18)

Entlang der A 6 besteht ein sehr großes Defizit an Lkw-Stellplätzen. Die Maximierung der Stellplatzzahl ist daher prioritär zu betrachten. Außerdem wirken sich bei der Anordnung von Zwischeninseln die „Vermüllung“ der Inselfläche sowie der schnelle Verschleiß der Bordsteine durch Anfahren negativ aus. Ein Beleuchtungskonzept für die Anlage ohne Mittelinseln liegt vor. Eine ausreichende Beleuchtung ist gewährleistet.

Zu (19)

Die PWC Anlage Sommerhalden wird im Bestand ausgebaut. Für die Länge des Einfahrstreifens stellt daher die Ohrntalbrücke (BW 2) einen Zwangspunkt dar. Gegenüber dem Bestand wird der Einfahrstreifen von 180 auf 220 m verlängert. Die Längsneigung ist in diesem Bereich negativ (-1,8%).

Zu (20)

Wird in der nächsten Planungsphase berücksichtigt.

Passive Schutzeinrichtungen

Zu (21)

Wird geprüft und ggf. in der nächsten Planungsphase eingearbeitet.

Zu (22)

Wird geprüft und ggf. in der nächsten Planungsphase eingearbeitet.

Sonstige Ausstattung

Zu (23)

Wird geprüft und ggf. in der nächsten Planungsphase eingearbeitet.

Hinweise

- Neigungswechsel werden überprüft und ggf. korrigiert.
- Darstellung der Hoch- und Tiefpunkte wird ergänzt.
- Böschungsausrundung Dammstraße wird korrigiert, ist in Querprofilen berücksichtigt.

aufgestellt:

RP Stuttgart, Ref. 44

Steffen Leidl

31.08.2015