

Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg

Regierungspräsidium Stuttgart

Straße: A 6 Heilbronn – Nürnberg

BAB-km 663+500 bis 673+500

A6

Sechsstreifiger Ausbau zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze BW/BY  
Öhringen – Kupferzell (PA A6 – 3)

PROJIS-Nr.:08 01 9920 30

# FESTSTELLUNGSENTWURF

- Teil C -  
Unterlage 23  
Verkehrssicherheit  
Sicherheitsauditbericht  
Stellungnahme Sicherheitsaudit

**A 6, sechsstreifiger Ausbau zwischen Öhringen und Kupferzell**

Auditphase nach ESAS: Vorentwurf

**Allgemeine Projektangaben**

Projektbezeichnung:	A 6, 6-streifiger Ausbau zwischen Öhringen und Kupferzell	
Aufsteller:	Regierungspräsidium Stuttgart	
Entwurfsbearbeitung:	BUNG Ingenieure AG, Heidelberg MODUS Consult, Karlsruhe (LBP)	
Entwurfsphase (nach RE 2012):	<b>Vorentwurf</b>	
Aufstelldatum:	30.03.2015	
Auditierte Unterlagen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>-U1: Erläuterungsbericht</li> <li>-U2: Übersichtskarte <span style="float: right;">M 1:100.000</span></li> <li>-U3: Übersichtslageplan <span style="float: right;">M 1:25.000</span></li> <li>-U5: Lagepläne A6, Bl.1 u.2 <span style="float: right;">M 1:5.000</span></li> <li>-U5.1: Lagepläne A6, Bl.1–10 <span style="float: right;">M 1:1.000</span></li> <li>-U6: Höhenplan A6, Bl. 1 u. 2 <span style="float: right;">M 1:5.000/500</span></li> <li>-U6.1: Höhenplan A6, Bl. 1–10 <span style="float: right;">M 1:1.000/100</span></li> <li>-U6.2: Höhenpläne kreuzende Straßen und Wege, Bl. 1–18 <span style="float: right;">M 1:1.000/100</span></li> <li>-U12.2: Lageplan LBP, Bl. 1–10 <span style="float: right;">M 1:1.000</span></li> <li>-U14.1: Regelquerschnitte A6 <span style="float: right;">M 1:50</span></li> <li>-U14.2: Regelquerschnitte Details WSG <span style="float: right;">M 1:50</span></li> <li>-U14.3-14.8: Regelquerschnitte Rampen, Straßen, Wege <span style="float: right;">M 1:50</span></li> <li>-U15.1: Bauwerksskizze Überführung L 1036 (BW 6723/562) <span style="float: right;">M 1:500, 1:100</span></li> </ul>	
Weitere Grundlagen zur Prüfung:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Regierungspräsidium Stuttgart: Verkehrsentwicklung Prognose 2030 (Stand: Mai 2014)</li> <li>- BS Ingenieure: Verkehrsuntersuchung BAB A6, sechs- streifiger Ausbau AK Weinsberg – Landesgrenze, Juli 2009</li> </ul>	
Fehlende Unterlagen (nach ESAS):	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Höhenpläne der Verbindungsrampen an den An- schlussstellen</li> <li>- Planunterlagen zur T+R-Anlage Hohenlohe Nord (Hö- henpläne, Straßenquerschnitte)</li> <li>- Bauwerksskizzen der A- und Ü-Bauwerke (Ausnahme: s.o.)</li> </ul>	
Ortsbesichtigung:	02.07.2015	
Besonderheiten/Bemerkungen:	Es liegt kein Audit für die Vorplanung vor	

**A 6, sechsstreifiger Ausbau zwischen Öhringen und Kupferzell**

Auditphase nach ESAS: Vorentwurf

**Prüfer**

Name: Ingenieurbüro Zimmerman  
Dipl.-Ing. Uwe Zimmermann  
Akazienweg 5  
74855 Haßmersheim

Datum: 20. Juli 2015



.....  
(Dipl.-Ing. Uwe Zimmermann)

**A 6, sechsstreifiger Ausbau zwischen Öhringen und Kupferzell**

Auditphase nach ESAS: Vorentwurf

**Detaillierte Projektangaben**

Bezeichnung:	A 6, 6-streifiger Ausbau zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze BW/BY Öhringen und Kupferzell (PA A6-3)
Art der Baumaßnahme:	Ausbau
Länge der Maßnahme:	10,026 km
Querschnitt:	RQ 36
Verkehrsstärken DTV: (Prognose 2030)	<u>AS Öhringen – AS Neuenstein:</u> 75.168Kfz/24 h, SV-Anteil: 29,8 % <u>AS Neuenstein – AS Kupferzell:</u> 72.264 Kfz/24 h, SV-Anteil: 30,0 %
Straßenkategorie (nach RIN):	AS 0
Entwurfsklasse:	EKA 1 A
Entwurfsrichtlinien:	Die Auditierung wurde vor allem auf der Grundlage der RAA (Ausgabe 2008), der RAL (Ausgabe 2012), der ERS (Ausgabe 2011) und der ESAS 2002 durchgeführt.

**A 6, sechsstreifiger Ausbau zwischen Öhringen und Kupferzell**

Auditphase nach ESAS: Vorentwurf

**Auditergebnis**

Bei der Auditierung des oben genannten Projektes wurde Folgendes festgestellt:

**Vorbemerkungen**

- Die vorliegende Planung und der damit verbundene Flächenbedarf werden im folgenden Auditbericht als gegeben angenommen. Eventuelle planerische Defizite werden, soweit sie keine Sicherheitsbelange betreffen, nicht auditiert.
- Da Bauwerkspläne in den zu auditierenden Unterlagen (bis auf das Überführungsbauwerk der L 1036) nicht enthalten waren, konnte eine sicherheitstechnische Überprüfung im Bereich der A- und Ü-Bauwerke sowie der Lärmschutzwände nicht bzw. nur bedingt vorgenommen werden.
- Es fehlen die Höhenpläne der Ein- und Ausfahrampen an den Anschlussstellen „Neuenstein“ und „Kupferzell“. Von daher ist ein Auditieren dieser Bereiche nur bedingt möglich.
- In den Planunterlagen (Lagepläne, Erläuterungsbericht) sind keine Angaben zu den erforderlichen Fahrzeugrückhaltesystemen gemacht. Ein sicherheitstechnisches Beurteilen dieses Aspekts ist daher nicht möglich.
- Es fehlen in den Lageplänen die Bemaßungen (Fahrbahnbreite, Querneigung) sowie die Angaben der Trassierungsparameter der kreuzenden Straße und Wege am Übergang in den Bestand. Dies erschwert die sicherheitstechnische Beurteilung dieser Bereiche.
- Es fehlen in den zu auditierenden Unterlagen Höhenpläne und Straßenquerschnitte der T+R-Anlage Hohenlohe Nord. Von daher ist die sicherheitstechnische Beurteilung der Anlage nur bedingt möglich.

**Querschnitt**

- ( 1) Nach RAA, Kap. 4.2.3.7 kann das Bankett dann gegenüber der Regelbreite von 1,50 m um 0,50 m verringert werden, wenn kein Fahrzeug-Rückhaltesystem am Fahrbahnrand angeordnet ist (wie in Unterlage 14.1). Die Unterlage 14.2 lässt jedoch den Schluss zu, dass im Bereich der Wasserschutzgebiete grundsätzlich auch im Einschnitt ein FR-System vorgesehen ist sowie die Regelbreite des Banketts 1,00 m betragen soll. Nur bei Erfordernis eines kleineren Wirkungsbereichs des FR-Systems (z.B. wegen seitlicher Hindernisse) soll dann das Bankett zu Lasten der Mulde verbreitert werden. Gleiches gilt für Unterlage 14.3.

**A 6, sechsstreifiger Ausbau zwischen Öhringen und Kupferzell**

Auditphase nach ESAS: Vorentwurf

Die Planung ist diesbezüglich zu überprüfen und ggf. differenzierter darzustellen.

- ( 2) Nach RiStWaG, Bild 7a und 7b sind in der Wasserschutzzone III im Einschnittsbereich Borde oder gar Fahrzeurückhaltesysteme nicht zwingend erforderlich. Es genügt die hier ohnehin geplante Abdichtung der Mulden und Einschnittsbereiche. Die vorliegende Situation am äußeren Fahrbahnrand ist nach RPS 2009, Kap. 3.3 zunächst prinzipiell keiner Gefährdungsstufe zuzuordnen.

Die Anordnung der Fahrzeurückhaltesysteme am äußeren Fahrbahnrand sollte nochmals geprüft werden. Sie sollten nur dort vorgesehen werden, wo Hindernisse mit einer Gefährdung von Fahrzeuginsassen oder schutzbedürftige Bereiche innerhalb des kritischen Abstandes A bzw. AE dies erfordern (s. Ziffer 1).

- ( 3) Nach RAA, Kap. 4.2.3.4 und Kap. 8.2.10 sind Borde – insbesondere vor Fahrzeurückhaltesystemen – als Flachborde auszubilden, da andere Borde feste Hindernisse darstellen. Der Abstand der Borde zum Seitenstreifen beträgt, unabhängig von der Bordsteinart, mindestens 0,75 m (EKA 1). Das Regelauftrittsmaß der Flachborde beträgt 0,07 m.

Die Planung sollte dahingehend überprüft und abgeändert werden:

- ( 4) Gemäß ERA, Kap. 3.6 beträgt die Mindestbreite von gemeinsamen Geh- und Radwegen 2,50 m zuzüglich seitlicher Sicherheitsabstände zu Verkehrseinrichtungen und sonstigen Einbauten (Geländer, Fahrzeurückhaltesystem) von mindestens 0,25 m. In dem sich daraus ergebenden lichten Verkehrsraum mit einer Breite von 3,00 m befindet sich jedoch im Bereich der Überführung der L 1036 (BW 6723/562) nach Unterlage 15.1 vermutlich auch das FR-System, da dessen Vorderkante einen Abstand zum Fahrbahnrand von 0,50 m haben soll.

Die Breite der Kappe im Bereich der Überführung der L 1036 (BW 6723/562) in Unterlage 15.1 bzw. die Lage des FR-Systems sollte überprüft werden.

**Linienführung****BAB A6**

- ( 5) Wegen der zu geringen Längsneigung im Klothoiden-Wendepunkt bei Bau-km 1+146 wurde der Querneigungsnullpunkt (richtigerweise) um  $L = 0,1 \times A = 150$  m auf Bau-km 1+296 verschoben. Im Höhenplan U6, Blatt 1 (und U6.1 Blatt 2) wird die Querneigung von 3,0 % bei Bau-km 0+575 auf 2,5 % bei Bau-km 1+271 angerampt. Im Lageplan U 5.1 Blatt 1 ist jedoch beim Klothoiden-Wendepunkt bei Bau-km 1+146 bereits eine Querneigung von 2,5 % angegeben.

**A 6, sechsstreifiger Ausbau zwischen Öhringen und Kupferzell**

Auditphase nach ESAS: Vorentwurf

Die Planung ist diesbezüglich zu überprüfen und ggf. abzuändern.

*Anmerkung: Die Angaben zu den Anrampungsneigungen in diesem Bereich unterscheiden sich zwischen dem Übersichtshöhenplan und dem Höhenplan*

- ( 6) Im Bereich der Verwindung bei Bau-km 1+296 sind im Höhenplan (U 6.1, Blatt 2) unterschiedliche Anrampungsneigungen für den linken und rechten Rand der RFB Heilbronn angegeben, obwohl der Abstand  $a$  zu beiden Seiten konstant 6,00 m beträgt (s. Unterlage 14.1). Tatsächlich sollte die Anrampungsneigung bei der gewählten Länge der Verwindungsstrecke von 50 m exakt der Anrampungsmindestneigung  $\min \Delta s = 0,1 \times a = 0,6 \%$  entsprechen.

Die Planung ist diesbezüglich zu überprüfen und ggf. abzuändern.

- ( 7) Nach RAA, Kap. 5.6.3.3 soll bei sechs- oder achtstreifigen Regelquerschnitten auf der Grundlage detaillierter wassertechnischer Berechnungen nachgewiesen werden, dass die Wasserfilmdicken nicht über dem kritischen Maß von 2 mm liegen. Dort ist auch aufgeführt, welche Maßnahmen zur Vermeidung abflussschwacher Zonen ggf. erforderlich sind.

Es ist zu prüfen, ob im vorliegenden Fall die in der RAA genannten „Umstände“ vorliegen, die solche Nachweise erforderlich machen.

Kreuzende Straßen

- ( 8) In den Höhenplänen der kreuzenden Straßen fehlen die Nachweise der Einhaltung der erforderlichen Haltesichtweiten nach RAL.

Die Planung ist diesbezüglich zu ergänzen.

L 1036

- ( 9) Im Fall der Verlegung der L 1036 ist zusätzlich eine Überprüfung des kritischen Schattensbereichs nach Kap. 5.4.3 der RAL erforderlich.

Die Planung ist diesbezüglich zu ergänzen.

- ( 10) Im Bereich des Einfahrstreifens ergibt sich nach den Angaben im Lageplan U 5.1, Blatt 3 eine Anrampungsneigung am Beginn der Baustrecke von 3,74 %. Die Anrampungshöchstneigung nach Tabelle 26 der RAL beträgt  $\max \Delta s = 2,0 \%$ .

Die Planung ist zu überprüfen und abzuändern.

*Anmerkung: Im Bereich des Ausfahrstreifens fehlen die Angaben zu den Querneigungen gänzlich.*

**A 6, sechsstreifiger Ausbau zwischen Öhringen und Kupferzell**

Auditphase nach ESAS: Vorentwurf

**T+R-Anlage „Hohenlohe Nord“**

- ( 11) Im Bereich der Pkw-Stellplätze wurde teilweise der Mindestradius gemäß ERS, Kap. 6.2.12. von  $R_{\min} = 6$  m gewählt. Dies ist nur zulässig, wenn auf Hochborde als Fahrbahnbegrenzungen verzichtet wird. Gleichzeitig muss die Befahrbarkeit für den Autobahnbetriebsdienst und für Müllfahrzeuge sichergestellt sein.

Die Planung ist diesbezüglich zu überprüfen.

- ( 12) Der Abstand zwischen aufeinanderfolgenden Ein- und Ausfahrten soll nach ERS „...auch bei beengten Verhältnissen...“ nicht unter 20 m betragen, um eine sichere Orientierung der Fahrer zu ermöglichen.

Die Planung ist diesbezüglich im Bereich der Pkw-Fahrgassen zu überprüfen.

- ( 13) Einmündungswinkel von Einfahrten sollten nicht unter 60 gon betragen.

Die Einfahrten der Pkw-Fahrgassen in die Hauptfahrgasse am Westrand der Anlage bzw. die Durchfahrgasse am Südrand der Anlage ist diesbezüglich zu überprüfen und ggf. abzuändern.

- ( 14) An Einfahrten innerhalb der Verkehrsanlage sind nach ERS in beiden Fahrgassen Sichtfelder mit einer Schenkellänge von 15 m freizuhalten.

Dies ist in der weiteren Planungsphase sicherzustellen.

**Anschlussstellen**AS Kupferzell

- ( 15) Die B 19 muss im Bereich der Anschlussstelle um  $i > 3,50$  m aufgeweitet werden. Nach Tabelle 19 der RAL wird hierzu eine Länge der Verziehungsstrecke von 170 m anstelle der gewählten 90 m empfohlen.

Die Planung ist diesbezüglich zu überprüfen.

*Da die Höhenpläne der Verbindungsrampen nicht Bestandteil der zu auditierenden Unterlagen sind, sind die folgenden Punkte als Hinweise für die Planung zu verstehen.*

- ( 16) Nach Kap. 6.2.4 der RAL soll die Längsneigung in der untergeordneten Knotenpunktzufahrt auf einer Länge von mindestens 25 m vom Rand der übergeordneten Fahrbahn nicht mehr als 2,5 Prozent betragen.

Die Planung ist diesbezüglich zu überprüfen.



**A 6, sechsstreifiger Ausbau zwischen Öhringen und Kupferzell**

Auditphase nach ESAS: Vorentwurf

- ( 17) Die Befahrbarkeit muss nach RAL 2012 an plangleichen Knotenpunkten für alle Ein- und Abbiegevorgänge mit Schleppkurven für das maßgebende Bemessungsfahrzeug geprüft werden.

Die entsprechenden Nachweise sind zu erbringen.

**Fahrzeug-Rückhaltesysteme**

*Da in den zu auditierenden Unterlagen Aussagen zu Fahrzeugrückhaltesystemen weitgehend fehlen, sind die folgenden Punkte als Hinweise für die Planung zu verstehen.*

- ( 18) Für die erforderlichen Fahrzeug-Rückhaltesysteme im Mittelstreifen, an den Fahrbahnrandern und auf den Brückenbauwerken sind die erforderliche Aufhaltestufen und Wirkungsbereiche nach RPS 2009 zu ermitteln. Die Vorgaben der RPS in Kap. 3.3.1.4 hinsichtlich der erforderlichen Vor- und Nachlängen sind zu beachten.

Die Planung ist diesbezüglich zu ergänzen.

**ANLAGE 1: Ortsbesichtigung am 02.07.2015**



Foto 1: AS Neuenstein: Anschluss Rampe Nord an L 1051



Foto 2: AS Neuenstein: Anschluss Rampe Süd an L 1051



Foto 3: Überführung der L 1036 (Bau-km 3+466)



Foto 4: Überführung der L 1046 (Bau-km 7+016)



Foto 5: AS Kupferzell: LSA an der Rampe Süd



Foto 6: AS Kupferzell: Anschluss Rampe Nord an die B 19

Stuttgart 13.08.2015  
Name Steffen Leitl  
Durchwahl 0711 904-14428  
Aktenzeichen 44-39-A6 ÖHR-KUPF,  
3.BA/10

(Bitte bei Antwort angeben)

## **A6, sechsstreifiger Ausbau zwischen Öhringen und Kupferzell**

### **Stellungnahme zum Sicherheitsaudit vom 21.07.2015**

Anlagen

Auditbericht vom 21.07.2015

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

Zu dem Auditbericht vom 21.07.2015 (siehe Anlage) nimmt das Regierungspräsidium Stuttgart wie folgt Stellung:

#### **Planungsphase:**

Vorentwurf nach RE

#### **Sicherheitsaudit:**

Ingenieurbüro Zimmermann, Dipl.-Ing. Uwe Zimmermann  
Akazienweg 5, 74855 Haßmersheim

#### **Entwurfsplanung:**

BUNG Ingenieure AG  
Englerstraße 4, 69126 Heidelberg

## **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.

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.

Zudem entsprach der bestehende Entwurf nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik (insbesondere RAA 2008, Entwässerung, später dann auch Nachrechnungsrichtlinie 2011).

Auf dieser Grundlage wurde ab 2010 eine Variantenuntersuchung durchgeführt und die Planung an den aktuellen Stand der Technik angepasst. Ergebnis ist der vorliegende RE-Vorentwurf, der den Vorentwurf mit Gesehenvermerk vom 15.08.2006 ersetzt.

### **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 wird auf Basis der hierfür gültigen „Richtlinie für die Anlagen von Landstraßen“ (RAL), Ausgabe 2012 vorgenommen.

## **Teil II: Stellungnahme zu einzelnen Punkten des Auditberichts**

### **Zu den Vorbemerkungen:**

Die Hinweise der Vorbemerkung werden zur Kenntnis genommen und in der nächsten Planungsphase berücksichtigt.

Die T+R Anlage Hohenlohe Nord wird derzeit ausgebaut. Da sich in der Bauausführung noch Änderungen ergeben können, wurden die Veränderungen im Zuge des Ausbaus der A 6 vorerst nur in ihrer Lage dargestellt. Nach Fertigstellung des Umbaus der T+R wird die Planung entsprechend an die neuen Gegebenheiten in der nächsten Planungsphase in Lage und Höhe angepasst.

Gemäß Vorgabe der RE sind mit den Vorentwurfsunterlagen nur Bauwerksskizzen für Bauwerke > 100m bzw. > 3,0 Mio.€ im Vorentwurf zu erstellen. Alle weiteren Bauwerke überschreiten diese Grenzen nicht. Es liegen hierfür keine Bauwerksskizzen vor.

Zu Ziffer (1) + (2):

Die Darstellung im Regelquerschnitt zeigt die Machbarkeit eines FR-Systems auf. In den Unterlagen ist die Bankettbreite in Einschnittsbereichen mit einer Regelbreite von 1,00 m vorgesehen. Zusätzlich ist hierbei vermerkt, dass bei der Notwendigkeit einer Schutzeinrichtung das Bankett auf 1,50 m zu verbreitern ist. Die Schutzeinrichtungen werden nur dort angeordnet, wo diese nach den RPS (Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen an Straßen) erforderlich sind.

In der nächsten Planungsphase wird geprüft, ob es Einschnittsbereiche gibt, in denen ein FR-System erforderlich ist. Ggf. erfolgt in Unterlage 14 eine differenziertere Darstellung des FR-Systems.

Zu Ziffer (3):

Die Darstellung und Bezeichnung der Borde im Regelquerschnitt Unt. 14.2 wird gemäß RAA auf Flachborde angepasst. Das Regelauftrittsmaß ist mit 7 cm bereits korrekt dargestellt.

Zu Ziffer (4):

Die Anmerkung ist korrekt. Die Kappenbreite wird dann in der nächsten Planungsphase angepasst.

Zu Ziffer (5):

Der Übertragungsfehler zwischen Höhenplan und Lageplan wird behoben.

Ebenso wird der HP 1:1000 an die korrekte Darstellung des HP 1:5000 angepasst. Der HP 1:1000 wird gemäß Vorgabe RE nicht eingereicht.

Zu Ziffer (6):

siehe Punkt (5). Der Fehler wird korrigiert.

Zu Ziffer (7):

Der Verwindungsbereich ist richtlinienkonform gem. den RAA ausgebildet. Des Weiteren befindet er sich nicht in einem Bereich mit Querschnittsaufweitung (z. B. Verflechtungsbereich, Anschlussstelle). Der Nachweis der Wasserfilmdicken wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Zu Ziffer (8):

Bei den kreuzenden Straßen handelt es sich überwiegend um Anpassungen an die Bestandssituation mit geringer Länge. Für größere Verlegungen, wie z.B. die L 1036 wurden die Nachweise der erforderlichen Haltesichtweite durchgeführt.

Der Nachweis für die Einhaltung der Haltesichtweiten wurde erbracht. Es erfolgt eine Ergänzung hierzu im Erläuterungsbericht.

Zu Ziffer (9):

Wird geprüft und ggf. in der nächsten Planungsphase angepasst.

Zu Ziffer (10):

Der Hinweis betrifft den Übergang Bestand zu Neubau. Es wird geprüft ob eine Anpassung der Anrampungsneigung ohne größeren Eingriff in den Knotenpunkt möglich ist. Ggf. wird die Anrampungsneigung in der nächsten Planungsphase angepasst.

Zu Ziffer (11) - (14):

Die Tank- und Rastanlage wird derzeit erweitert. Dieser Umbau wird im Herbst 2015 abgeschlossen sein.

Im Zuge des Ausbaus der A 6 muss durch die nördliche Achsverschiebung eine Anpassung des dann vorhandenen Bestandes vorgenommen werden. Wenn Fahrzeugbegrenzungen vorgesehen sind, werden diese als Flachborde ausgebildet (11). Die Ein- und Ausfahrbereiche werden optimiert, um einen Mindestabstand von 20 m zu gewährleisten (12). Die Sichtfelder der Fahrgassen werden berücksichtigt (14).

In der nächsten Planungsphase wird dies geprüft und die angesprochenen Anmerkungen werden berücksichtigt und entsprechend optimiert.

Zu Ziffer (15):

Aufgrund bestehender Bauwerke kann die Verziehungsstrecke von 170 m nicht eingehalten werden.



Die Verziehung wird in der nächsten Planungsphase bis jeweils zum Bauwerk auf die max. mögliche Länge von ca. 145 m erhöht.

Zu Ziffer (16) + (17):

Die Hinweise zu den Knotenpunkten der beiden Anschlussstellen werden geprüft und entsprechend in der nächsten Planungsphase in der Planung ergänzt.

Zu Ziffer (18):

Der Hinweise wird im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft und in der Planung ergänzt.

aufgestellt:

RP Stuttgart, Ref. 44

Steffen Leitl

13.08.2015