



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE



FAQ: Antworten auf häufig gestellte Fragen zum 6-streifigen Ausbau der A 5 im Bereich des Autobahnkreuzes Walldorf und der Anschlussstelle Walldorf/Wiesloch

ALLGEMEINE FRAGEN

1. Ist ein asymmetrischer Ausbau der A 5 nach Westen im Bereich IKEA möglich?

Derzeit ist ein asymmetrischer Ausbau aus folgenden Gründen nicht vorgesehen: Die beiden Überführungen im Zuge der B 291 (nördlich von Walldorf bzw. an der Anschlussstelle) stellen Zwangspunkte dar. Eine Erneuerung der relativ jungen Bauwerke wäre unwirtschaftlich, zumal sie bei der Herstellung 1984 bzw. 2002 hinsichtlich der lichten Weiten bereits auf einen 6-streifigen Ausbau der A 5 ausgelegt wurden. Eine Achsverschiebung nach Westen kommt daher nur auf dem rund 1,8 km langen Zwischenstück in Betracht, wobei bis zu rund 16 m Auslenkung (Maximum im Bereich der Pferderennbahn) erreicht werden könnten.

In diesem Fall würde die Abrückung im Bereich der IKEA-Parkplätze entlang der A 5 nur noch maximal 2 m betragen.

Aus lärmtechnischer Sicht ist eine Achsverschiebung um wenige Meter unbedeutend und nicht hörbar.

Im Hinblick auf das Vogelschutzgebiet „Schwetzinger und Hockenheimer Hardt“ auf der Westseite der A 5 wäre ein zusätzlicher Eingriff voraussichtlich problematisch. Des Weiteren würde sich eine größere Neuversiegelung bisher un bebauter Flächen ergeben.

2. Ist im Bereich IKEA eine Trassenabsenkung möglich?

Bei der Höhenlage der A 5 wurde bisher angestrebt, möglichst auf heutigem Autobahnniveau zu bleiben. Die gewählten Ausrundungsradien überschreiten weit die in den maßgeblichen Richtlinien (RAA) vorgegebenen Mindesthalbmesser und garantieren damit auch eine gute Sicht für den Autofahrer.

Eine deutliche Trassenabsenkung bereits im Bereich unmittelbar nördlich der Anschlussstelle ist aufgrund der Gründung der bestehenden B 291- Brücke an der Anschlussstelle nicht möglich. In den bisherigen Überlegungen sollte die Rennbahnstraße auch künftig unter der A 5 durchgeführt werden. Dort sollen die lichten Durchfahrtsmaße vergrößert werden, was eine Absenkung der Rennbahnstraße und den Bau einer Grundwasserwanne erforderlich machen würde. Ein städtischer Kanal wäre voraussichtlich zu verlegen.

Geprüft wird derzeit jedoch auch eine Absenkung der A 5 im Bereich der Rennbahnstraße um bis zu ca. 3 m (etwas über Geländenniveau) auf ca. 600 – 800 m, wo die A 5 heute einen Hochpunkt aufweist. Die Rennbahnstraße wäre aufgrund der beengten Platzverhältnisse östlich der A 5 dann nur noch als Überführung („Omega-Lösung“) machbar. Aus lärmtechnischer Sicht könnte eine Trassenabsenkung von Vorteil sein.



3. Können die Versickerungsbecken in die „Innenohren“ verlegt werden?

Im Bereich des AK Walldorf wurden die Entwässerungsbecken bewusst nach außen gelegt, um in den Innenohren Raum für provisorische Verkehrsführungen während des Umbaus zu schaffen. Wegen der fehlenden Vorflut sind die Becken zudem aufgrund von Vorgaben der Wasserwirtschaft mehrstufig auszubilden, so dass die Becken einen großen Platzbedarf aufweisen. Die Größe der erforderlichen Becken (bestehend aus Regenklärbecken, Retentionsbodenfilter und Versickerungsbecken) kann in den Innenohren nicht untergebracht werden. Im Bereich der AS Walldorf/Wiesloch wird eine Zusammenfassung der beiden bisher vorgesehenen Becken sowie eine Verlegung in das Nord-West-Ohr geprüft. Bei der Dimensionierung der Straßenentwässerung sind Mindestrohrneigungen und Abstände vom Grundwasserspiegel zu berücksichtigen.

4. Wird bei der Brückenerneuerung Rennbahnstraße berücksichtigt werden, dass die Straße für Autos und Fahrräder (nur 1 Spur) nicht ausreichend breit ist?

Die Stadt Walldorf hat bereits entsprechende Änderungswünsche angemeldet. Diese müssen noch näher abgestimmt werden. Grundsätzlich hat der Bund die BAB-Querung in den heutigen Abmessungen herzustellen. Da es sich um die Querung einer Gemeindestraße handelt, wären die Mehrkosten für einen größeren Querschnitt in diesem Fall von der Kommune mitzutragen.

5. Können die Bauwerke 3 + 4 (laut Plänen) für das AK Walldorf tiefergelegt werden?

Bei Bauwerk 3 handelt es sich um die Überführung der neuen Rampe Karlsruhe – Mannheim über die A 6, bei Bauwerk 4 um die Überführung der neuen Rampe Heidelberg – Heilbronn über die A 6. Da die A 5 im AK Walldorf die A 6 überführt, war es naheliegend, die halbdirekten Rampen ebenfalls oben zu führen, um große Höhenunterschiede bzw. Steigungen und damit Probleme bei den Sichtverhältnissen zu vermeiden. Insofern die Baugrund- und Grundwasserverhältnisse im Bereich des AK Walldorf sehr ungünstig sind und die A 6 nur an den 6-streifigen Ausbau der A 5 angepasst wird, wurden im Rahmen der bisherigen Planungen keine entsprechenden Tieferlegungen vorgesehen.

6. Ist eine Grünbrücke zwischen Hochholzer Wald und Reilinger Eckwald (Bereich Bründelweg) vorgesehen?

Zum derzeitigen Stand der Planung ergibt sich in diesem Ausbauabschnitt keine Notwendigkeit einer Grünbrücke. Das Bauwerk im Zuge des Bründelweges wird durch einen Wirtschaftswegneubau ersetzt.

Im Rahmen der Planung werden die Biotopverbund- und Wiedervernetzungsplanung des Landes und des Bundes berücksichtigt. Ebenso wird überprüft, ob sich aus dem Generalwildwegeplan des Landes Handlungsbedarf ergibt.

7. Werden der Ausbau der L 723 und des an dieser Stelle notwendigen Hochwasserschutzes miteinander abgestimmt?

Ja, die Planungen des Ausbaus des Knotenpunktes B 3/ L 723 und die Planungen zum hochwassersicheren Ausbau des Leimbaches werden miteinander abgestimmt.



8. Ist der Ausbau der L 723 (Zubringer AK Wiesloch/Rauenberg zur A 6) Walldorfs geplant?

Der 4-spurige Ausbau der L 723 zwischen der Wieslocher Straße und der A 6, AS Wiesloch/Rauenberg ist im Maßnahmenplan zum Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010 als Großprojekt mit einem Kostenvolumen von 15,8 Mio. € nachrichtlich aufgenommen. Der Ausbau der Maßnahme soll abschnittsweise erfolgen. Als erster Abschnitt befindet sich derzeit der Knotenpunkt B 3/ L 723 im Bebauungsplanverfahren der Stadt Wiesloch.

9. Wie wird der Verkehr während der Ausbauphase des AK Walldorfs geregelt?

Es wird angestrebt, sowohl für den Verkehr auf der A 5, als auch auf der A 6 während des Ausbaus des Walldorfer Kreuzes jederzeit mindestens vier Spuren zur Verfügung zu stellen. Ein entsprechendes Bauphasenkonzept wird erarbeitet.

10. Wieso wird der Ausbau der A 5 Richtung Heidelberg nicht schneller vorangebracht?

Die Ausbauplanung des Autobahnabschnittes vom AK Walldorf bis zum AK Heidelberg orientiert sich an den vorhandenen Planungskapazitäten und an den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln. Daher können immer nur einzelne Teilabschnitte geplant werden.

11. Wo kreuzt die neue Landesstraße 546 (OU St. Leon) die BAB A 5?

Die Ortsumgehung St. Leon-Rot, Ortsteil St. Leon im Zuge der L 546, ist im Maßnahmenplan zum Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010 enthalten. Für das Projekt gibt es bislang lediglich eine erste Linienuntersuchung aus dem Jahr 2009. Seither ruhen die Planungen. Zur Bestimmung der künftigen BAB-Querung der L 546 wäre in einem nächsten Schritt eine Umweltverträglichkeitsstudie durchzuführen. Da die weitere Projektplanung nicht im aktuellen Landesstraßenplanungsprogramm enthalten ist, können nach derzeitigem Stand die Planungen seitens des Regierungspräsidiums frühestens im Jahr 2019 wieder aufgenommen werden.

12. Wieso übernimmt das Land nicht die Kosten für die Verbreiterung der L 546-Brücke?

Die Brückenerneuerung befindet sich außerhalb des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 5. Das Bauwerk soll zusammen mit den Brücken am Kehrgraben und Kraichbach erneuert werden. In diesem Zusammenhang wird auch die Fahrbahndecke in diesem Bereich erneuert und die bestehenden Lärmschutzwände im Rahmen der Lärmsanierung entsprechend erhöht. Der Bund übernimmt die Erneuerungskosten vollständig und passt gegebenenfalls die Querschnitte dem derzeit gültigen Regelwerk an. Die Kosten für darüberhinausgehende Verbreiterungswünsche sind von der Kommune mit zu tragen.

13. Welche Vorsorgemaßnahmen sind gegen den Feinstaub geplant?

Parallel zur Lärmuntersuchung wird auch ein Gutachten zum Thema „Feinstaub“ erstellt werden. Inwieweit Vorsorgemaßnahmen zu treffen sind, wird das Gutachten ergeben.



FRAGEN ZUM THEMA LÄRM

1. Das Regierungspräsidium unterscheidet Abschnitte zur Lärmvorsorge und zur Lärmsanierung. Wo ist hier die Abgrenzung?

Die Abgrenzung findet sich an der L 546, die in St. Leon-Rot die A 5 kreuzt. Nördlich davon wird die A 5, einschließlich des AK Walldorf und der AS Walldorf/Wiesloch, 6-streifig ausgebaut. Hier werden der Planung die Lärmvorsorgewerte zugrunde gelegt (Maßnahmen bei Neubau). Ab der L 546 nach Süden sollen auf der A 5 im Rahmen einer Erhaltungsmaßnahme die Fahrbahndecke und drei Bauwerke sowie im Rahmen der Lärmsanierung die Lärmschutzwände erneuert werden (Maßnahmen bei schon bestehenden Straßen und Bauwerken).

2. Werden alle Möglichkeiten, die es bei Erneuerungen für Fahrbahndecken gibt, ausgeschöpft? Wird Flüsterasphalt verwendet?

Die Straßenbauverwaltung verwendet bei Fahrbahndeckenerneuerungen in der Regel Fahrbahnbeläge, welche bei der schalltechnischen Berechnung eine Lärmreduzierung von **-2 dB(A)** aufweisen. Des Weiteren werden zur Einhaltung der Lärmsanierungs- bzw. Lärmvorsorgegrenzwerte zunächst aktive Maßnahmen in Form von Lärmschutzwänden und -wällen vorgesehen, um die Grenzwerte einzuhalten. Fahrbahnbeläge in Form von offenporigem Asphalt (OPA, auch Flüsterasphalt genannt) kommen nur in begründeten Ausnahmefällen im Rahmen der Lärmvorsorge zur Ausführung. Dies hängt insbesondere mit der geringeren Standfestigkeit und somit einem größeren Unterhaltungsaufwand solcher Beläge zusammen.

3. Ist es möglich, die Lärmschutzmaßnahmen vorzunehmen, bevor die Baumaßnahme AK Walldorf beginnt?

Die Sanierungsmaßnahme südlich der L 546 umfasst eine Fahrbahndeckensanierung, die Erneuerung der drei Brückenbauwerke über die L 546, den Kraichbach und den Kehrgraben sowie die Erhöhung der Lärmschutzwände auf der Westseite. Es ist geplant, diese Maßnahmen zeitnah auszuführen. Der 6-streifige Ausbau der A 5 vom AK Walldorf bis zur Anschlussstelle Walldorf/ Wiesloch und die damit zusammenhängenden Lärmschutzmaßnahmen bedürfen eines Rechtsverfahrens. Diese Maßnahmen können daher erst mittelfristig erfolgen.

4. Ist eine Verlängerung der Lärmschutzwände auf der Seite Rot (nördlich der L 546) möglich?

Ja, eine Verlängerung des Lärmschutzes nördlich der L 546 ist im Zuge des 6-streifigen Ausbaus vorgesehen.

5. Wird bei den Berechnungen berücksichtigt werden, dass die Lärmschutzwände bei Rot kürzer sind, obwohl bei SW-Wind der Lärm weitergetragen wird?

In die schalltechnischen Berechnungen geht die Höhe der Lärmschutzwände ein. Außerdem wird bei der Berechnung für alle Gebäude jeweils eine ungünstige Mitwindsituation zugrunde gelegt.



6. Aus welchem Material sind die Lärmschutzwände?/ Wie werden die Wände aussehen?/ Wer entscheidet darüber, welche Lärmschutzwände verwendet werden?

Die Gestaltung sowie das Material der Lärmschutzwände werden im Rahmen der Entwurfsplanung festgelegt. Normalerweise orientiert man sich hierbei an bestehenden Wänden wobei die Belastung der Brückenbauwerke und die Dauerhaftigkeit eine wesentliche Rolle bei der Materialauswahl spielen. Die Entscheidung über Material und Gestaltung trifft üblicherweise das Regierungspräsidium Karlsruhe und wird zu gegebener Zeit den Gemeinden vorgestellt.

7. Wann sollen die Lärmschutzwände errichtet werden?

Die im Rahmen der Lärmvorsorge im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A 5 vorgesehenen Lärmschutzwände werden mittelfristig errichtet werden. Die im Rahmen der Lärmsanierung geplanten Lärmschutzwände sollen in 2 – 3 Jahren angebracht werden.

8. Warum gibt es zur Lärmreduzierung im Bereich Walldorfer Kreuz keine Geschwindigkeitsbeschränkung?

Verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung stellen eine Ausnahme dar, weshalb die Richtwerte in diesem Bereich höher liegen als bei der Lärmsanierung bzw. der Lärmvorsorge: für allgemeine Wohngebiete liegen die Richtwerte für den Tag bei 70 dB(A), für die Nacht 60 dB(A). Darüber hinaus sollen verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung eine Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) bewirken, wobei Minderungen um 2,1 dB(A) und mehr auf 3 dB(A) zu runden sind. Nach einer überschlägigen Berechnung würde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h in den Nachtstunden lediglich eine Minderung von 0,8 dB(A) und in den Tagesstunden eine Minderung von 1,6 dB(A) bewirken. Da diese Minderung deutlich unter der Hörbarkeitsschwelle liegt, würde sich für die Betroffenen keine spürbare Wirkung ergeben. Insofern sind die rechtlichen Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung in Bereich Walldorfer Kreuz nicht gegeben.

9. Wie verhält sich Lärm, wenn die Lärmschutzwand endet?

Die Lärmschutzwände werden jeweils am Beginn und Ende stufenweise abgetrept um einen „Knalleffekt“ zu vermeiden.

10. Können die drei im Lärmsanierungsabschnitt mit zu erneuernden Brücken (St. Leon-Rot) durch das Aufstellen von „Blitzern“ finanziert werden?

Diese Art der zweckbezogenen Finanzierung kommt auf Grund einer dafür fehlenden Rechtsgrundlage nicht in Betracht.

11. Kann zum Lärmschutz anstelle eines Tunnels (St. Leon-Rot) eine Überdachung gebaut werden?

Im Zuge der Lärmvorsorge wird für die Kosten-Nutzen-Analyse auch eine Überdeckung untersucht werden. Im Rechtsverfahren wird dann eine Abwägung und Entscheidung unter Berücksichtigung von ökonomischen Gesichtspunkten erfolgen.

