



Beteiligungsportal  
der Regierungspräsidien

**Baden-Württemberg**

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE  
ABTEILUNG 4 – STRASSENWESEN UND VERKEHR

# Bürgerinformationsveranstaltung zum Projekt „A 6, T&R Hockenheim West“

---

**Dokumentation zur öffentlichen  
Informationsveranstaltung am 24. September  
2019 in der Stadthalle Hockenheim**

## Inhalt

Inhalt .....	2
Ablauf der Veranstaltung.....	3
Einleitung .....	4
Vorabinformation an den Stellwänden .....	4
Begrüßung .....	4
Vorstellung der Maßnahme.....	5
Rückfragen und Diskussion .....	7

## Ablauf der Veranstaltung

**Ab 17:00 Uhr: Einlass der Gäste**  
**Informationen an den Stellwänden in der Halle**

**18:00 Uhr: Beginn der Veranstaltung**

**18:00 Uhr: Begrüßung**

- Marcus Zeitler (Oberbürgermeister Hockenheim)

**18:05 Uhr: Moderation**

Erläuterungen zum Ablauf der Veranstaltung (Katharina Kuch, RP Karlsruhe)

**Ab 18:15 Uhr: Vorträge zu den folgenden Themen**

- Planung  
(Tanith Braun, RP Karlsruhe)
- Lärmschutz  
(Rebecca Blum, RP Karlsruhe)

**Ab 18.45 Uhr: Rückfragen aus dem Publikum**  
**Diskussion mit Experten**

## Einleitung

Seit Jahren stehen dem Schwerverkehr auf den Parkplätzen an den Bundesautobahnen zu wenige Stellplätze zur Verfügung. Dadurch kommt es immer wieder zu schweren Unfällen, da LKW-Fahrer gezwungen sind, in nicht markierten Bereichen zu parken. Der Bund fordert deswegen von den Ländern, die Anzahl der LKW-Stellplätze an Tank- und Rastanlagen sowie an PWC-Anlagen (Parkplätze mit WC) zu erhöhen und den Ausbau dafür prioritär voranzutreiben.

Auch in dem Abschnitt der Bundesautobahn 6 zwischen dem Autobahndreieck Hockenheim und dem Walldorfer Kreuz reichen die LKW-Stellplätze bei weitem nicht mehr aus. Das Regierungspräsidium Karlsruhe untersucht daher aktuell, wie die Kapazitäten auf diesem Autobahnabschnitt erhöht werden können. Ein wesentlicher Bestandteil in diesem frühen Planungsstadium ist es, Alternativstandorte in die Untersuchung mit einzubeziehen. Zur Erhöhung der Stellplatzkapazitäten bieten sich ein derzeit landwirtschaftlich genutzter Bereich auf Gemarkung Reilingen an. Ebenso wird die Erweiterung der bestehenden Tank- und Rastanlage West auf der Gemarkung Hockenheim geprüft. Hierzu werden aktuell für beide Standorte neben der Anlagenplanung auch schalltechnische Untersuchungen und Luftschadstoffgutachten erstellt sowie eine Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführt.

Am 24. September 2019 fand eine öffentliche Informationsveranstaltung statt, um die Bürger/innen der Stadt Hockenheim umfassend über den Stand der Planungen und das weitere Verfahren zu informieren und offene Fragen zu klären.

## Vorabinformation an den Stellwänden

Bereits eine Stunde vor Beginn der Veranstaltung hatten die Bürger/innen die Möglichkeit, sich über die zentralen Themen der Planung an Stellwänden zu informieren. Hierzu wurden diverse Planungsunterlagen vorgestellt und erläutert. Letztlich wurden durch die Vorabinformationen erste Eindrücke der Maßnahme gewonnen sowie konkrete Bürgeranliegen diskutiert.

## Begrüßung

### **Oberbürgermeister Marcus Zeitler (Stadt Hockenheim)**

Die Veranstaltung eröffnet der Oberbürgermeister der Stadt Hockenheim, Marcus Zeitler. Er begrüßt die Anwesenden und stellt heraus, dass es bei der Veranstaltung „um die Sache und um die Planung“ gehe. Der Großteil der Anwesenden und auch er seien gegen den Ausbau der T+R Hockenheim West. Er wünscht sich trotzdem eine sachliche Diskussion die auf Fakten beruht. Abschließend hofft Herr Zeitler auf umfangreiche Informationen zum aktuellen Planungsstand.

### **Katharina Kuch (Regierungspräsidium Karlsruhe)**

Im Anschluss begrüßt die Moderatorin Katharina Kuch vom Regierungspräsidium Karlsruhe die Anwesenden und richtet einleitende Worte an die Zuhörer. Der Bau neuer Stellplätze für LKW ist dringlich, da die Stellplätze heute entlang der BAB bei weitem nicht mehr ausreichen. Problematisch ist auch, dass LKW-Fahrer unmarkierte Bereiche nutzen, um ihre gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten einhalten zu können. Hierdurch sei es schon mehrfach zu schweren, teils tödlich

endenden Verkehrsunfällen gekommen. Der Bund möchte daher möglichst schnell neue LKW-Stellplätze bauen. Die Ängste und Sorgen der Hockenheimer Bürger/innen würden durch das Regierungspräsidium Karlsruhe wahrgenommen. Ziel der Veranstaltung ist es, alle Interessierten auf einen einheitlichen Informationsstand zu bringen. Anschließend stellt Frau Kuch den Ablauf der Veranstaltung vor.

## Vorstellung der Maßnahme

### **Tanith Braun (Regierungspräsidium Karlsruhe)**

In ihrem Vortrag erläutert die Projektleiterin Frau Braun zunächst die Hintergründe für den geplanten Ausbau der Rastanlage:

Der Bund ist Eigentümer der Bundesautobahnen (BAB) und hat gemäß Paragraph 15 des Fernstraßengesetzes den gesetzlichen Auftrag der Gewährleistungspflicht an den Bundesautobahnen. Der Bund muss daher ein bedarfsgerechtes Rastanlagensystem anbieten. Das bestehende System genügt den aktuellen Anforderungen allerdings nicht mehr, da die LKW-Fahrer nur schwer die gesetzlichen Ruhezeiten einhalten könnten und daraus Unfälle auf überfüllten Rastanlagen resultieren.

Der Bund hat daher im Rahmen der Auftragsverwaltung das Land Baden-Württemberg mit der Planung und Umsetzung der Maßnahme beauftragt. Die Kosten für den Bau zusätzlicher Stellplätze trägt der Bund.

Die Nebenbetriebe auf der Rastanlage Hockenheim werden durch die Autobahn Tank und Rast GmbH als Konzessionär betrieben.

Grundsätzlich müssen die LKW-Fahrer die gesetzlichen Ruhezeiten einhalten. Es dürfen nur 4,5 Stunden ohne Unterbrechung gefahren werden und je Tag müssen insgesamt 11 Stunden Pause gemacht werden. Um den LKW-Fahrern die Einhaltung der gesetzlichen Ruhezeiten zu ermöglichen, müssen LKW-Stellplätze in ausreichender Zahl entlang der Autobahn bereitgestellt werden.

Die Grundlage der Ermittlung des Stellplatzbedarfs und somit auch der Planung basiert auf einer Erhebung der fehlenden LKW-Stellplätze aus dem Jahr 2008. Diese weist für den Planungsabschnitt einen Mehrbedarf von 5,9 Stellplätzen je Kilometer Autobahn aus. In 2018 ist eine neue Erhebung des Bedarfs an LKW-Stellplätzen erfolgt. Diese ist jedoch noch nicht offiziell veröffentlicht, zeigt jedoch einen noch höheren Bedarf an Stellplätzen auf. Ursprünglich haben in dem Planungsabschnitt der BAB 6 im Bereich Walldorfer Kreuz 660 LKW-Stellplätze gefehlt. Durch den Ausbau der Rastanlagen in Sinsheim wurde der Fehlbestand in diesem Bereich auf 380 LKW-Stellplätze reduziert.

Der Planungsabschnitt zwischen dem Autobahndreieck Hockenheim und dem Walldorfer Kreuz ist 7,7 Kilometer lang. Aufgrund der Einhaltung der Regelabstände für Beschilderungen sowie die erforderlichen Verflechtungslängen am Hockenheimer Dreieck und am Walldorfer Kreuz verbleibt zur Realisierung der LKW-Stellplätze nur ein Bereich von 5,5 km Länge. In diesem Bereich sind zwei Standorte möglich: Ein Neubau auf Gemarkung Reilingen und der Ausbau der Rastanlage Hockenheim.

Anschließend stellt Frau Braun die Lage der Schutzgebiete im Planungsbereich vor. FFH-Gebiete und Vogelschutzgebiete befinden sich nur auf der östlichen Seite der BAB 6. Im Bereich der Rastanlage ist ein Sichtschutz- und Erholungswald festgelegt. Des Weiteren sind Klima- und Immissionsschutzwald sowie ein Wasserschutzgebiet im Planungsbereich ausgewiesen.

Die im Anschluss präsentierten Varianten für den Ausbau der Rastanlage Hockenheim und den Neubau einer Rastanlage auf Reilinger Gemarkung haben einen vergleichbar großen Flächenbedarf von ca. 7,5 Hektar. Bei der Variante für den Ausbau der Rastanlage Hockenheim ist eine Neuversiegelung von ca. 4,8 Hektar erforderlich. In dieser Variante lassen sich 96 LKW-Stellplätze realisieren. Um die vorhandenen Flächen der Rastanlage Hockenheim effizienter zu nutzen, ist eine Variante mit Rückwärtseinparken entwickelt worden. Dieses Konzept soll auch für eine weitere Variante auf der Reilinger Fläche ausgearbeitet werden.

Ein Konzept für eine große Rastanlage mit ca. 400 Stellplätzen auf Reilinger Gemarkung ist in Absprache mit dem Bund verworfen worden.

Bezüglich der Besitzverhältnisse der benötigten Flächen berichtet Frau Braun, dass für die Variante Ausbau der Rastanlage Hockenheim die Flächen bereits vorwiegend dem Bund gehören. Die fehlenden 10 % der Flächen sind Eigentum der Stadt Hockenheim. Für die Variante in Reilingen hat der Bund bisher kein Eigentum an den Flächen: 95 % der Flächen gehören privaten Eigentümern und ca. 5 % der Gemeinde Reilingen.

Zwischen der Autobahn und der Rastanlage soll eine Lärmschutzwand errichtet werden. Außerdem ist um die Rastanlage herum ein ca. vier Meter hoher Sichtschutzwall vorgesehen.

Bei der Variante Ausbau Hockenheim sind keine Schutzgebiete betroffen. Zudem könnte die bestehende Infrastruktur genutzt werden und die Flächenneuversiegelung wäre geringer, als bei der Alternativvariante in Reilingen.

Bei Realisierung der Variante Neubau in Reilingen würden die Nebenbetriebe der Rastanlage Hockenheim auf den neuen Standort verlagert. Der Konzessionär wäre für die bestehende Anlage zu entschädigen. Die Stellplätze an der bestehenden Rastanlage in Hockenheim würden jedoch weiterhin als PWC-Anlage bestehen bleiben.

Die umweltfachlichen Untersuchungen laufen gerade an.

### **Rebecca Blum (Regierungspräsidium Karlsruhe)**

Frau Blum erläutert die Planungen zum Thema Lärmschutz:

Grundsätzlich muss bei Neubau und bei wesentlichen Änderungen der Straße der Schallschutz untersucht und gegebenenfalls erforderliche Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden. Sowohl die Variante Ausbau Rastanlage Hockenheim als auch die Variante Neubau in Reilingen sind als Änderung der Autobahn zu betrachten. Es stellt sich daher die Frage, ob die Änderung wesentlich ist.

Grundsätzlich wird Lärm bei Straßen nicht gemessen sondern berechnet. Hintergründe für die Simulation sind die Identifikation des Verursachers des Lärms sowie die Prognose der Lärmentwicklung für die Zukunft. Als gesundheitsgefährdend eingestuft wird ein Lärmpegel von 70 dB(A) bei Tag und 60 dB(A) bei Nacht. Gemäß der durchgeführten Simulation wird sich beim Ausbau der Rastanlage im Stadtgebiet von Hockenheim die Lärmsituation im Vergleich zu heute nicht wesentlich verändern. Daher besteht kein Anspruch auf Lärmschutz, er soll aber dennoch umgesetzt werden. Hierfür wird zwischen der Fahrbahn der BAB und der Rastanlage eine Lärmschutzwand- und um die gesamte Rastanlage herum ein ca. vier Meter hoher Wall errichtet. Durch diese Maßnahmen wird der Lärm im Stadtwald und anliegenden Wohngebieten im Vergleich zu heute wesentlich verringert.

Als Vergleich wurde ein Beispiel einer bereits realisierten Tank- und Rastanlage in Bühl vorgestellt, deren Abstand zur angrenzenden Wohnbebauung mit ca. 180 m ungefähr dem Abstand in Hockenheim entspricht.

Anschließend wurde ein Ausblick auf die weiteren Planungen gegeben. So wird für die Variante Neubau auf Reilinger Gemarkung ebenfalls eine Kompaktvariante ausgearbeitet. Des Weiteren werden umweltfachliche Gutachten erstellt. Hierfür ist eine Dauer von ca. einem Jahr vorgesehen. Erst nach Abschluss dieser Arbeiten kann eine Variantenentscheidung getroffen werden.

Des Weiteren wurde darauf hingewiesen das der Bund die Planung des Projekts ab Januar 2021 im Rahmen einer Autobahnreform selbst übernehmen werde.

### Rückfragen und Diskussion

Nachdem die Bürgerinnen und Bürger durch die Fachvorträge umfassend informiert wurden, hatten die Anwesenden die Möglichkeit, gezielte Rückfragen an die Expertenrunde zu stellen, um offene Fragen zu klären. Die Experten waren Axel Speer (Leiter Referat Straßenplanung), Tanith Braun (Projektleiterin), Rebecca Blum (Fachplanerin Lärmschutz) und Gertraud Steinbach (Fachplanerin Landschaftsplanung) vom Regierungspräsidium Karlsruhe. Im folgenden Abschnitt sind sowohl die Bürgerfragen, als auch die Experten-Antworten zusammengefasst:

Frage aus der Bürgerschaft	Experten-Antwort
<b>Planung</b>	
Zu Beginn der Diskussionsrunde berichtete die Sprecherin der Bürgerinitiative Pro Stadtwald C4 Frau García Laule, dass die Bürgerinitiative 3800 Unterschriften gegen den Ausbau der Rastanlage gesammelt habe und legt mehrere Aktenordner mit den Unterschriften vor. Auch der Gemeinderat der Stadt Hockenheim sei geschlossen gegen das Vorhaben. Des Weiteren erhalte die Bürgerinitiative Zustimmung von Bundes- und Landtagsabgeordneten. Frau García Laule fragt, wie das Regierungspräsidium Karlsruhe damit umgehe?	Das Regierungspräsidium wird den Bund, in dessen Auftrag dieses plant, über die Gegenstimmen aus der Bevölkerung informieren. Aktuell werden zwei Varianten in gleicher Tiefe untersucht, die Erweiterung des bestehenden Standorts und eine neue Anlage auf Gemarkung Reilingen. Anschließend erfolgt eine umfangreiche Bewertung und Abwägung der beiden Varianten. Schlussendlich wird der Bund als Straßenbaulastträger die Entscheidung über eine Variante treffen.
Wie wird der Bund die Planung weiter betreiben?	Aktuell erfolgt eine Strukturreform der Straßenbauverwaltung in dessen Rahmen der Bund die Planung und den Bau von Autobahnen ab dem Jahr 2021 übernimmt. Das weitere Vorgehen des Bundes ab dem Jahr 2021 ist noch nicht klar.
Der Bürgermeister von Reilingen, Herr Stefan Weisbrod kritisiert, dass die privaten Grundstückeigentümer bisher nicht über die Planung informiert worden seien. Er fordert, dass diese auch beteiligt werden.	Grundsätzlich steht das Regierungspräsidium ganz am Anfang der Planung. Momentan steht noch nicht fest, welche Variante letztendlich weiterverfolgt wird. Die Grundstückseigentümer werden erst nach Festlegung einer Vorzugsvariante kontaktiert.

<p>Auch der Reilinger Gemeinderat richte sich einstimmig gegen das Vorhaben. Herr Weisbrod fragt, woher die Mindestabstände zu den Kreuzungspunkten kämen? Zudem fordert er weitere Alternativstandorte für die Stellplätze.</p>	<p>Die erforderlichen Abstände ergeben sich aus den Straßenbaurichtlinien. Zu Autobahndreiecken ist ein Regelabstand zu Parkplatzanlagen von 1,1 Kilometern einzuhalten, zu Autobahnkreuzen beträgt der Regelabstand 2,1 Kilometer.</p>
<p>Sind Abweichung von Richtlinien bezüglich der Mindestabstände für Beschilderung und Verflechtung möglich?</p>	<p>Die Regelabstände sind bei Neuplanungen einzuhalten.</p>
<p>Wie können vor dem Hintergrund der Diskussion um Dieselfahrverbote so viele Stellplätze auf einem Rastplatz angeboten werden?</p>	<p>Die Stellplätze für LKW reichen bei weitem nicht mehr aus. Daher ist ein Handeln dringend erforderlich. Im Rahmen der Planung wird auch ein Lärm- und Schadstoffgutachten erstellt. Grundsätzlich ist durch die geplante Lärmschutzwand und den Wall davon auszugehen, dass Schadstoffe zurückgehalten werden, während im Bestand kein Schutz vor Emissionen vorhanden ist.</p>
<p>Inwieweit ist der vorgesehene 8-spurige Ausbau der A6 im Bereich Hockenheim bei der Planung der Rastanlagen berücksichtigt?</p>	<p>Der 8-spurige Ausbau der BAB 6 befindet sich mit „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ im Bundesverkehrswegeplan, was bedeutet, dass zwar geplant werden darf, die Finanzierung des Ausbaus jedoch bis 2030 nicht gesichert ist. In der Planung der Rastanlagen ist eine zusätzliche Fahrspur der A 6 bereits berücksichtigt.</p>
<p>Warum fokussiert sich die Planung nur auf Standorte zwischen den beiden Autobahnknotenpunkten Dreieck Hockenheim und Walldorfer Kreuz?</p>	<p>Der Planungsauftrag des Bundes gilt konkret für die Rastanlage in Hockenheim. Aufgrund des sehr hohen Bedarfs an weiteren LKW-Stellplätzen werden in den anliegenden Autobahnabschnitten bereits andere Projekte verfolgt bzw. sind bereits realisiert worden. So wird aktuell z.B. die Erweiterung der Tank- und Rastanlagen Hardtwald Ost und West geplant und in Sinsheim, Bühl und Baden-Baden sind bereits Anlagen realisiert worden. Aufgrund der aktuellen Parkplatzbedarfserhebung von 2018 ist davon auszugehen, dass diese Plätze nicht ausreichen, um den Bedarf zu decken. Zudem sind zwischen Tank- und Rastanlagen Mindestabstände von 50-60 km vorgeschrieben. Aus diesem Grund ist eine Realisierung weiterer LKW-Stellplätze im Bereich Hockenheim dringend erforderlich.</p>
<p>Soll bei Ausführung der Variante</p>	<p>Im Falle einer Entscheidung für den Standort</p>



Reilingen der bestehende Parkplatz in Hockenheim erhalten bleiben?	Reilingen, würde die Anlage in Hockenheim als PWC-Anlage weiterbetrieben.
Werden während des Baus der Anlage LKW-Stellplätzen temporär wegfallen?	Über einen möglichen Bauablauf gibt es noch keine Planungen. Bei der Variante Ausbau Rastanlage Hockenheim würden wahrscheinlich Stellplätze während Bauzeit temporär wegfallen.
Könnten Verkehrsleitsysteme verwendet werden um die Stellplatzproblematik zu entschärfen?	So etwas wäre nur sinnvoll, wenn genügend LKW-Stellplätze entlang der Autobahn vorhanden wären. Aktuell sind viel zu wenige LKW-Stellplätze vorhanden. Von daher würde ein Leitsystem die Situation nicht verbessern.
Ist auch ein Ausbau der Rastanlage auf der Ostseite der Autobahn geplant?	Aktuelle gibt es keine Ausbauabsichten des Bundes für die Tank- und Rastanlage auf der Ostseite der Autobahn.
Käme es bei einem 8-spurigem Ausbau der BAB 6 zu einem Wegfall der kleineren Parkplätze im Planungsabschnitt?	Ja. Die kleinen Parkplätze könnten dann nicht mehr verbleiben. Beim Ausbau der BAB 6 in Richtung Heilbronn sind in einem vergleichbaren Fall z.B. zwei größere Parkplatzanlagen mit WC an anderer Stelle errichtet worden.
Gibt es Überlegung zur Sanierung und Umgestaltung der bestehenden Rastanlagen?	Eine Optimierung der Stellplatzanzahl ist bereits im Jahr 2010 geschehen. Die bestehenden Flächen sind somit ausgereizt.
Wurde über eine zweigeschossige Parkanlage nachgedacht?	Parkhäuser sind seitens des Bundes aus Brandschutzgründen sowie späteren Erhaltungs- und Unterhaltungskosten derzeit nicht angedacht. Das Regierungspräsidium wendet in seinem Entwurf für die neue Rastanlage jedoch ein innovatives Konzept mit Rückwärtsparkern an, sodass auf der gleichen Fläche viel mehr Stellplätze entstehen können.
Wie viele Parkplätze sind geplant?	Aktuell gibt es auf der Rastanlage in Hockenheim 49 LKW-Stellplätze. Die Variante mit Rückwärtseinparken enthält für den Standort Hockenheim insgesamt 131 LKW-Stellplätze. Die Variante in Reilingen wird ca. 130 Stellplätze beim Kompaktkonzept mit Rückwärtsparkern enthalten. In der Summe würden bei Weiterverfolgung der Variante auf Reilinger Gemarkung jedoch mehr Stellplätze auf dem Autobahnabschnitt zur Verfügung stehen, da der Standort in Hockenheim als PWC-Anlage weiter erhalten würde.
Wird die zukünftige Anlage nicht	Eine erneute Überlastung kann auch bei einer

erneut überlastet sein? Wurde die erneute Überlastung in der Planung berücksichtigt?	guten Planung nicht ausgeschlossen werden. Es ist Aufgabe der Polizei, dies dann zu kontrollieren. Allerdings gehen wir davon aus, dass durch die höhere Anzahl der Stellplätze keine Überlastung im heutigen Ausmaß mehr auftritt. Dies kann alleine daher verhindert werden, da durch das vorgesehene Kompaktparken weniger potentielle Flächen zum Falschparken zur Verfügung stehen.
Gibt es einen Schutz vor Kriminalität im Falle eines Ausbaus der bestehenden Anlage?	Um die Anlage ist neben einem Sichtschutzwall eine Zaunanlage vorgesehen.
<b>Umwelt</b>	
Welche Umweltauswirkungen sind durch die geplante Erweiterung zu erwarten?	Dies wird im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie untersucht. Dabei werden die Umweltwirkungen auf alle Schutzgüter (u.a. Mensch, Pflanzen, Klima, Luft...) in Bezug auf beide Varianten betrachtet. In dessen Rahmen erfolgt auch eine genaue Kartierung der bestehenden Fauna und Flora. Auf Basis dieser Daten werden die beiden Varianten dann aus umweltfachlicher Sicht miteinander verglichen.
Warum wird aufgrund der klimapolitischen Debatte überhaupt noch in Erwägung gezogen, Wald abzuholzen?	Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird auch abgewogen, ob eine Abholzung von Wald aus Sicht der Umwelt zu rechtfertigen ist. In die Betrachtung fließt z.B. auch eine Bewertung des Zustands des Waldes mit ein. In jedem Fall muss für jeden Eingriff in die Umwelt immer auch ein Ausgleich geschaffen werden.
Wo sollen die erforderlichen Ausgleichsflächen geschaffen werden? Gibt es bereits ein Konzept für die Ausgleichsmaßnahmen?	Für eine solch detaillierte Planung ist es noch zu früh. Zunächst muss feststehen, welche Variante wir weiterverfolgen.
Werden beim Scoping-Termin beide Varianten behandelt?	Beim öffentlichen Scopingtermin wird der Untersuchungsumfang der Umweltverträglichkeitsstudie festgelegt. Es werden daher selbstverständlich beide Varianten berücksichtigt.
Spielt das Schutzgut Mensch bei den weiteren Planungsüberlegungen eine Rolle?	Das Schutzgut Mensch steht im Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz an erster Stelle und wird daher in der weiteren Betrachtung selbstverständlich berücksichtigt.
Welchen Zeitraum betrachtet die Umweltverträglichkeitsstudie?	Die Umweltverträglichkeitsstudie betrachtet einen Zeitraum einer Vegetationsperiode. Wann welche Arten zu kartieren sind, ergibt sich aus fachlichen Vorgaben
Inwiefern spielen die	Die Eigentumsverhältnisse spielen bei der

Eigentumsverhältnisse bei der Umweltverträglichkeitsprüfung eine Rolle?	Umweltverträglichkeitsprüfung keine Rolle.
<b>Lärm und Schadstoffe</b>	
Inwiefern fließt die Windrichtung bei der Berechnung von Lärm mit ein?	In den Berechnungen wird immer der „worst case“ angenommen, also Wind von der Lärmquelle in Richtung der Häuser.
Wird in den Lärm- und Emissionsberechnungen der Hockenheimring berücksichtigt?	Der Baulasträger ist gesetzlich nur für den Lärm verantwortlich, der von seiner Maßnahme ausgeht. In den Berechnungen wird daher nur der Lärm der Autobahn und der T + R-Anlage berücksichtigt.
Entstehen durch die Schaffung von dreimal so vielen Stellplätzen auch dreimal so viele Lärm- und Schadstoffemissionen im Wohngebiet bzw. auf den Sportanlagen?	Die Emissionen würden durch einen Ausbau der bestehenden Anlage zwar ansteigen. Wie genau sich die Schaffung neuer Stellplätze mit Blick auf die Schall- und Schadstoffsituation auf das Wohngebiet und die Sportanlagen auswirkt, untersucht aktuell eine Schall- und Emissionsberechnung für beide Standorte. Die Errichtung einer Mauer und einer Lärmschutzwand im Falle eines Ausbaus sorgen jedoch grundsätzlich dafür, dass es leiser wird und weniger Schadstoffe ankommen.
Wie wird der Lärm durch parkende LKW mit Kühlaggregate sowie durch anfahrende und bremsende LKW berücksichtigt?	Die Fahrbeziehungen auf der Rastanlage sowie An- und Abfahrten von LKW sind in der Simulation berücksichtigt. Des Weiteren sind für 1/3 der LKWs Kühlaggregate angenommen.
Werden Bäume in der Lärmberechnung berücksichtigt?	In der Simulation wird grundsätzlich kein Wald angesetzt, da dieser nachweislich das Lärmniveau nicht beeinträchtigt. Bäume bieten eher einen subjektiv wahrgenommenen Lärmschutz.
Sind durch das Konzept mit rückwärts einparkenden LKW höhere Emissionen zu erwarten bzw. fließen diese in die Berechnung mit ein?	Nein, allerdings ist gerade eine Studie zur Emission bei Rückwärtsparken angestoßen worden und fließt in die Berechnung mit ein.
Gibt es Angaben zum CO <sub>2</sub> -Ausstoß?	Detaillierte Untersuchungen zu den Emissionen werden momentan durchgeführt.
Was ist wenn trotz Lärmschutzmaßnahmen die prognostizierten Lärmwerte nicht eingehalten werden? Gibt es dann eine Nachrüstung?	Unsere Berechnungen sind sehr zuverlässig und beziehen bereits prognostizierte Verkehrssteigerungen mit ein. Es ist daher unwahrscheinlich, dass auf absehbare Zeit Grenzwertüberschreitungen auftreten. Sollten doch unerwartete Grenzwertüberschreitungen eintreten, kann auf Antrag eine nachträgliche Lärmvorsorge

	geprüft werden. Dies ist dann möglich, wenn durch unvorhersehbare Verkehrssteigerungen ein Anstieg der Lärmbelastung von 2,1 dB(A) über den Werten der Planfeststellung erfolgt.
Werden die drei Sportanlagen in direkter Nachbarschaft zum Rasthof in Bezug auf Lärm und Schadstoffe berücksichtigt?	Das Lärm- und Emissionsgutachten untersucht auch die Wirkung auf die Sportanlagen im Falle eines Ausbaus der Anlage.
Sonstiges	
Warum wird der Güterverkehr nicht auf die Schiene verlagert?	Das Thema Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist eine politische Frage. Das Regierungspräsidium habe darauf keinen Einfluss.

### Projektbeschreibung im Beteiligungsportal



**Beteiligungsportal**  
der Regierungspräsidien

[www.rp-karlsruhe.de](http://www.rp-karlsruhe.de)

→ Beteiligungsportal (Link unten auf der Seite)

→ Verkehr/Infrastruktur: Aktuelle Straßenplanungen

***Hinweis: Die Rechte zur Veröffentlichung der Dokumentation liegen beim Regierungspräsidium Karlsruhe.***