



A 61

Abschnitt B , Mutterstadt - Landesgrenze

Ausbau auf 6 Fahrstreifen
km 364+800 - km 382+074

Planfeststellung

Anlage 1

Erläuterungsbericht

<p>Aufgestellt: Landesbetrieb Mobilität Speyer, den 26.01.2007</p> <p>im Original gezeichnet: i. V. Goerz</p>	

Inhaltsverzeichnis

1. Darstellung der Baumaßnahme	3
1.1 Planerische Beschreibung	3
1.2 Straßenbauliche Beschreibung	3
2. Notwendigkeit der Baumaßnahme	5
2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	5
2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit Ihren negativen Erscheinungsformen	5
2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele	7
2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur	7
2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	8
3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme	9
3.1 Trassenbeschreibung	9
3.2 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum	10
Landschaft	10
Boden	12
Wasser	14
Tiere und Pflanzen	15
Menschen	16
Klima / Luft	18
Kulturgüter und sonstige Sachgüter	19
3.3 Beurteilung der Variante	19
Natura 2000-Verträglichkeit	19
Flächenbedarf	20
Menschen	20
Tiere und Pflanzen	20
Boden	24

Wasserhaushalt.....	24
Klima/Luft	25
Landschaftsbild und Erholung	26
Wechselwirkungen	26
Kulturgüter und Sachgüter	26
4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme	27
4.1 Trassierung.....	27
4.2 Querschnitte	28
4.2.1 vorhandener Querschnitt.....	28
4.2.2 geplanter Querschnitt.....	29
Fahrbahn	29
Böschung	30
4.2.3 Querschnitt Wirtschaftswege.....	30
4.3 Kreuzungen, Einmündungen und Änderungen im Wegenetz	31
4.4 Baugrund / Erdarbeiten.....	32
4.5 Entwässerung	34
4.6 Ingenieurbauwerke	35
4.7 Straßenausstattung	38
4.8 Besondere Anlagen	39
4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen.....	39
4.10 Leitungen	40
5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	40
5.1 Lärm und Schadstoffe.....	40
5.1.1 Lärmschutzmaßnahmen.....	40
5.1.2 Luftschadstoffe.....	42
5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	43
5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	44
6. Verfahren.....	68
7. Durchführung der Baumaßnahme.....	68

1. Darstellung der Baumaßnahme

1.1. Planerische Beschreibung

Die Autobahn A 61 soll zwischen dem AK Frankenthal und dem AD Hockenheim auf 6 Fahrstreifen ausgebaut werden. Als Pilotprojekt für Rheinland-Pfalz / Baden-Württemberg hat der Bundesminister für Verkehr zur Realisierung dieser Maßnahme ein Betreibermodell (A-Modell) vorgesehen.

Die Gesamtmaßnahme wurde in drei Planungsabschnitte unterteilt:

Abschnitt A, Frankenthal - Mutterstadt

Abschnitt B, Mutterstadt - Landesgrenze

Abschnitt C, Landesgrenze - Hockenheim

In den hier vorliegenden Planunterlagen wird der Abschnitt B, von Mutterstadt (km 364+800) bis zur Landesgrenze Rheinland-Pfalz / Baden-Württemberg (km 382+074) beschrieben bzw. dargestellt.

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 ist diese Ausbaumaßnahme in den vordringlichen Bedarf eingestuft.

1.2. Straßenbauliche Beschreibung

Die bestehende Autobahn A 61 ist Teil der europäisch bedeutsamen Rheinachse und gehört als E 31 zum Transeuropäischen Straßennetz. Neben der internationalen Funktion stellt die A 61 großräumig die Verbindung zwischen den Verdichtungsräumen Rhein-Ruhr, Rhein-Main und Rhein-Neckar dar. Die A 61 ist eine attraktive Nord-Südverbindung sowohl für den Wirtschaftsverkehr als auch für den Urlaubs- und Reiseverkehr.

Auf der A 61 kommt es zunehmend zu Überlastungen, Staus und Engpässen, die durch das hohe Verkehrsaufkommen und den hohen Lkw-Anteil bedingt sind. Um den prognostizierten Verkehrsbelastungen Rechnung zu tragen, ist langfristig ein durchgehender sechsstreifiger Ausbau notwendig.

In dem hier vorliegenden Planungsabschnitt B ist durch den Ausbau auf 6 Fahrstreifen eine deutliche Verbesserung der Verkehrsqualität zu erreichen.

Die Länge des Abschnittes B, zwischen Mutterstadt und der Landesgrenze, beträgt 17,274 km. Auf diesem Streckenabschnitt befinden sich 2 Anschlussstellen:

- ⇒ Anschlussstelle Schifferstadt (Lageplan L 6)
Über die L 532 werden Schifferstadt, Böhl-Iggelheim und Haßloch angeschlossen.

- ⇒ Kreuz Speyer (Lageplan L 16)
Das Kreuz Speyer verknüpft die A 61 mit der B 9 im Nordwesten von Speyer.

Für den Ausbau der A 61 auf 6 Fahrstreifen wurde der Sonderquerschnitt SQ 36,0 gewählt (siehe auch Abschnitt 4.2).

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

2.1. Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Der Bundesminister für Verkehr hat im Oktober 2001 das Programm „Bauen jetzt - Investitionen beschleunigen“ vorgestellt. Durch die Beteiligung privater Investoren soll der Ausbau bei Autobahnen von 4 auf 6 Fahrstreifen beschleunigt werden.

Als Pilotprojekt für Rheinland-Pfalz / Baden-Württemberg hat der Bund den Ausbau der A 61 zwischen dem AK Frankenthal und dem AD Hockenheim vorgeschlagen.

Für diesen Streckenabschnitt wurde im Jahr 2002 vom Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz eine Machbarkeitsstudie erstellt. Diese Studie dient als Grundlage für weitere Planungsschritte.

Im Jahr 2003 wurde eine Realisierungsstudie bezüglich der Finanzierung dieser Maßnahme erstellt.

Der RE-Vorentwurf wurde in den Jahren 2003/2004 erstellt und am 28.07.2005 vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau genehmigt.

2.2. Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Die Autobahn A 61 ist vom Nord-Süd-Verkehr geprägt, der durch hohe Wochenendanteile und enorme Schwerverkehrsströme gekennzeichnet ist.

Die genauen Verkehrszahlen der einzelnen Streckenabschnitte (Analyse 2002) wurden der Verkehrsuntersuchung „Stufenweiser Ausbau der A 61 auf 3 Fahrstreifen“ vom Büro VERTEC (Juni 2003) entnommen.

AK Mutterstadt - AS Schifferstadt

Kfz-Verkehr, DTV 2002	=	47.617 Kfz/d
Schwerverkehr, DTV 2002	=	10.768 SV-Fz/d

AS Schifferstadt - Kreuz Speyer

Kfz-Verkehr, DTV 2002	=	44.281 Kfz/d
Schwerverkehr, DTV 2002	=	10.549 SV-Fz/d

Kreuz Speyer - Landesgrenze

Kfz-Verkehr, DTV 2002	=	51.285 Kfz/d
Schwerverkehr, DTV 2002	=	10.972 SV-Fz/d

Die Zunahme der Verkehrsmengen in den zurückliegenden Jahren hat dazu geführt, dass auch die Rastanlagen Dannstadt-West und Dannstadt-Ost sowie die Rastplätze Birkenschlag, Nachtweide, Spitzenrheinhof und Binshof vermehrt überlastet sind. Aufgrund des hohen LKW-Anteils am Gesamtverkehr ist im Besonderen ein zusätzlicher Bedarf an LKW-Stellplätzen erkennbar.

Im Bereich des Speyerer Kreuzes liegen in unmittelbarer Nähe links und rechts der Autobahn A 61 Wohngebiete. Trotz einer bereits vorhandenen Lärmschutzwand (h = 2,00 m) werden hier weitere Lärmschutzmaßnahmen gefordert.

Gemessen an der Verkehrsbelastung wird das Unfallgeschehen, auf dem hier betrachteten Abschnitt B, als unauffällig bezeichnet. Die Unfallkennzahlen liegen unterhalb der Landesmittelwerte für Autobahnen.

2.3. Raumordnerische Entwicklungsziele

Im Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz hat die bestehende Autobahn A 61 die Funktion einer großräumigen Verbindung.

Änderungen und Ergänzungen in Bezug auf das Wegenetz und die Anschlussstellen sind nicht vorgesehen. Weil der geplante Anbau des dritten Fahrstreifen (je Seite 3,00 m) durchgehend symmetrisch erfolgt, kommt es auch nicht zu einer Änderung in der vorhandenen Linienführung.

Das heißt, die A 61 steht nach wie vor mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung in Einklang. Durch die Erweiterung der A 61 auf 6 Fahrstreifen wird die Leistungsfähigkeit verbessert und dadurch die eigentliche Funktion einer großräumigen Verbindung noch verstärkt.

2.4. Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

Nach der vom Ing. Büro VERTEC erstellten Verkehrsprognose für das Prognosejahr 2020 sind auf den einzelnen Streckenabschnitten der A 61 folgende Verkehrsmengen zu erwarten.

AK Mutterstadt - AS Schifferstadt

Kfz-Verkehr, DTV 2020	=	59.522 Kfz/d
Schwerverkehr, DTV 2020	=	13.462 SV-Fz/d (23 %)

AS-Schifferstadt - Kreuz Speyer

Kfz-Verkehr, DTV 2020	=	55.352 Kfz/d
Schwerverkehr, DTV 2020	=	13.187 SV-Fz/d (24 %)

Kreuz Speyer - Landesgrenze

Kfz-Verkehr, DTV 2020	=	63.108 Kfz/d
Schwerverkehr, DTV 2020	=	13.717 SV-Fz/d (22 %)

Durch den geplanten Ausbau auf 6 Fahrstreifen kann die Verkehrsqualität infolge der Kapazitätserweiterung deutlich verbessert werden. Im einzelnen werden folgende Wirkungen hinsichtlich der straßenbaulichen Infrastruktur erwartet:

- Verbesserung der Leistungsfähigkeit und des Verkehrsflusses
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Rückgang der Unfälle im Längsverkehr
- Einsparung von Zeit und Betriebskosten

Mit der Erweiterung der Rastanlagen Dannstadt-Ost und Dannstadt-West sowie der Rastplätze Binshof und Spitzenrheinhof erfolgt zudem noch eine spürbare Entlastung der angespannten Parkraumsituation. Die zuvor genannte Erweiterung wird, unabhängig vom 6-streifigen Ausbau der A 61, vom Autobahnamt Montabaur geplant.

2.5. Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Eine den neuen Verhältnissen und den prognostizierten Verkehrszahlen angepasste Lärmschutzwand bei Speyer trägt dazu bei, den Verkehrslärm in den angrenzenden Wohngebieten deutlich zu reduzieren. Bezüglich der Luftschadstoffe werden für das Prognosejahr 2020 ebenfalls deutlich geringere Immissionswerte erwartet.

3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde bereits überlegt, ob der Anbau der dritten Fahrstreifen symmetrisch oder asymmetrisch erfolgen soll. Bei einem asymmetrischen Querschnitt müssten die Überführungsbauwerke abgerissen und neu erstellt werden. Aus wirtschaftlichen und bautechnischen Gründen wurde darum festgelegt, dass der Anbau symmetrisch (je Seite 3,00 m) erfolgen soll.

Dies hat auch den Vorteil, dass die vorhandene Linienführung der A 61 nicht verändert wird.

3.1. Trassenbeschreibung

Der nachfolgend beschriebene und in den Plänen dargestellte Abschnitt B der A 61 beginnt südlich des AK Mutterstadt und endet an der Landesgrenze Rheinland-Pfalz / Baden-Württemberg. Die Länge des Abschnitts B beträgt 17,274 km.

Der bestehende Trassenverlauf bzw. der Charakter der Trasse wird nachfolgend anhand der vorhandenen Merkmalen und Besonderheiten stichpunktartig dargestellt.

km 364 + 800

Beginn Abschnitt B

km 364 + 800 - 371 + 200

auf 6,4 km Länge landwirtschaftliche Nutzflächen links und rechts der Trasse

km 367 + 300

Tank- und Rastanlage Dannstadt-West und Dannstadt-Ost

km 369 + 500	AS Schifferstadt, L 532
km 371 + 200 - 378 + 000	auf 6,8 km Länge Verlauf durch forstwirtschaftliche Flächen
km 375 + 000	Rastplätze Nachtweide und Birken-schlag
km 378 + 500	Wohngebiet der Stadt Speyer links und rechts der Autobahn
km 380 + 400	Rastplätze Binshof und Spitzenrheinhof
km 382 + 074	Ende Abschnitt B, Rheinbrücke

3.2. Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum

Landschaft

Der Planungsraum erstreckt sich zwischen dem Floßbach bei Dannstadt im Norden und dem Rhein bei Speyer im Südosten. Naturräumlich ist der Planungsraum dem Vorderpfälzischen Tiefland und der Nördlichen Oberrhein-Niederung zuzuordnen.

Im Abschnitt zwischen Floßbach und K 30 westlich Schifferstadt quert die BAB A 61 die hoch transparente Ebene der Frankenthaler Terrasse (östlich der L 454) und die waldfreie Ebene der Böhler Lössplatte (westlich der L 454), deren Landschaftsbild von ausgeräumten Ackerfluren und Gemü-