

Stellungnahme der Stadt Weinsberg zum geplanten Ausbau der BAB 6 zwischen Autobahnkreuz Weinsberg und Bretzfeld

Die Stadt Weinsberg begrüßt den vorgesehenen Ausbau der A6 und ist dankbar für die frühe Möglichkeit, sich über eine Stellungnahme in einem sehr frühen Verfahrensstadium in die Planungen einbringen zu können.

Das Projekt war am 18.02.2011 vom Regierungspräsidium Stuttgart erstmals in Kupferzell vorgestellt und am 13.09.2011 mit dem Gemeinderat der Stadt Weinsberg erörtert worden. Am 29.09.2011 wurde es von Vertretern des Regierungspräsidiums Stuttgart in der Hildthalle unter großer Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellt und durch Bürgermeister Thoma und Herrn Haag vom Stadtbauamt am 12.10.2011 im Ortschaftsrat Wimmental und am 19.10.2011 im Ortschaftsrat Grantschen zur Diskussion gestellt. In der Ortschaft Gellmersbach stellte sich in Abstimmung mit Ortsvorsteher Stegherr kein gesonderter Diskussionsbedarf heraus.

In der Sondersitzung des Gemeinderates wurde der Entwurf einer Stellungnahme an das Regierungspräsidium Stuttgart, auch unter Beteiligung der Bürger, diskutiert. Für Bürgermeister Thoma war es besonders wichtig, den Bürgerwillen auf diese Art und Weise zu ermitteln und in die Stellungnahme mit einfließen zu lassen. Stellungnahmen aus den Ortschaften Wimmental und Grantschen, sowie Stellungnahmen aus der Bürgerschaft, die im Vorfeld schriftlich eingegangen sind, wurden bereits in die Stellungnahme der Stadt eingearbeitet.

Alle drei Fraktionen des Weinsberger Gemeinderates stellten einen Antrag auf Modifizierung der geplanten städtischen Stellungnahme. Kernstück der Modifizierung waren drei alternative Trassenplanungen. Der Gemeinderat sprach sich einstimmig für die Prüfung Trassenplanung „Bypass“ aus. Zusätzlich wurde die Stellungnahme um den gesonderten Antrag der CDU-Fraktion ergänzt, ein Klimagutachten erstellen sowie regelmäßige Lärm- und Schadstoffbelastungen durchführen zu lassen.

Die nachfolgend modifizierte Stellungnahme wurde vom Gemeinderat der Stadt Weinsberg **einstimmig** beschlossen:

Die Stadt Weinsberg begrüßt den vorgesehenen Ausbau der A 6 im Abschnitt Weinsberg-Bretzfeld und dankt für die frühzeitige Möglichkeit, sich über eine Stellungnahme in einem sehr frühen Verfahrensstadium in die Planungen einbringen zu können.

- 1. Aus Sicht der Stadt Weinsberg ist die Auswirkung des Ausbaus der A 6 auf das Weinsberger Kreuz und die Anschlussstrecke der A 81 nach Süden und Norden nicht ausreichend untersucht und dargestellt. Eine Verkehrszunahme auf der A 6 führte unweigerlich auch zu Mehrverkehr auf der A 81. Das Weinsberger Kreuz und die A 81 müssen wie alle anderen Anschlüsse komplett in die Untersuchung einbezogen werden.*

Es muss dargestellt werden, wie sich – durch die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des 6-streifigen Ausbauabschnittes der BAB A 6 Richtung Nürnberg – das Verkehrsaufkommen auf den übrigen Ästen des Autobahnkreuzes Weinsberg, für

Weinsberg insbesondere auf der BAB A 6 Richtung Mannheim und auf der BAB A 81 Richtung Stuttgart, und auf den Zu- und Abfahrten verändert.

Insbesondere ist darzulegen, ob durch das prognostizierte künftige Verkehrsaufkommen die beim Bau der A 81 prognostizierten Werte überschritten werden, was zu Nachbesserungsansprüchen beim Lärmschutz auf der A 81 führen würde.

Zudem ist im Bereich der A 81 und A 6, Teilbereich Autobahnkreuz Weinsberg bis Anschlussstelle Dimbach, über ein Tempolimit von 100 km/h nachzudenken.

Angesichts der erst in einigen Jahren zu erwartenden Umsetzung ist der Prognosehorizont für die Verkehrsentwicklung zu kurz gegriffen und muss ausgeweitet werden. Wir erwarten eine Hochrechnung für die nächsten 15 bis 20 Jahre. Hierbei sind externe Prognosen (z.B. Shell) mit einzubeziehen.

- 2. Die in der Planung feststellbaren Lücken der Lärmschutzeinrichtungen müssen geschlossen werden. Lärmschutzeinrichtungen sind in ausreichender Höhe vom Weinsberger Kreuz bis Grantschen und von Grantschen bis Wimmental vorzusehen.*

Über die schallschutztechnischen Anforderungen der 16. BImSchV hinaus sollte, insbesondere für die südlich und nördlich der BAB A 6 sowie westlich der BAB A 81 gelegenen Ortslagen von Weinsberg, sichergestellt werden, dass ein bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbelastung zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt. Entsprechend der aktuellen Rechtsprechung werden dabei Beurteilungspegel von 70 dB(A) Tag bzw. 60 dB(A) Nacht als Grenze zur Gesundheitsgefährdung angesehen.

Im Rahmen der weiteren Planung muss überprüft werden, ob durch den geplanten 6-streifigen Ausbau auf den Anschlussstrecken am Weinsberger Kreuz mehr Verkehr entsteht und ob dadurch in den betroffenen Ortslagen von Weinsberg Pegel von 70/60 dB(A) erstmalig erreicht oder erhöht werden, wie hoch die Anzahl betroffener Gebäude/Einwohner mit entsprechendem Anspruch auf passiven Schallschutz ist und ob unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten passiver Schallschutz nachrangig vor Lückenschlüssen bzw. Erhöhungen bestehender Lärmschutzeinrichtungen gehandhabt werden kann.

Neben den Lärmschutzeinrichtungen in Form von Wällen und/oder Wänden ist der bestmögliche Lärmschutz bei der Wahl des Fahrbahnbelags vorzusehen.

- 3. Der vorgesehene Standort für die PWC-Anlage wird abgelehnt.*

Die Fläche für die PWC-Anlage ist nicht ausreichend dargestellt und entspricht nicht der benötigten Fläche. Auch ist die Topographie denkbar ungeeignet eine kombinierte PWC-Anlage zu errichten. Zudem spricht die von einer solchen Anlage ausgehende mögliche Gefährdung der Bevölkerung in Grantschen und Wimmental (Kriminalität) gegen die vorgesehene massive Vergrößerung der Anlage.

4. *Die Entwässerung mit Regenwasserbehandlung der A 6 und der PWC-Anlage muss mit den AKPs von Grantschen und Wimmental abgestimmt werden. Bezüglich der Entwässerung erfolgte die Wahl der Beckenstandorte zu Beginn des Jahres 2010 ohne Beteiligung der Stadt Weinsberg. Da die Ortskanalisation tangiert wird, sind unbedingt Abstimmungen notwendig.*
5. *Nach der vorliegenden Vorplanung ist die Variante 4 im Vergleich zu den anderen Varianten die Wirtschaftlichste. Für die Variante 1 werden nur 51.500 m² Fläche, für die Variante 4 werden 156.000 m² Fläche benötigt. Um den Flächenbedarf zu minimieren sollte genau geprüft werden, ob und wo der symmetrische Ausbau (Variante 1) in längeren Abschnitten, z.B. im Verschwenkungsbereich Nord/Süd, realisiert werden kann.*
6. *Es muss insbesondere im Interesse der Wohnbevölkerung sowie der Landwirtschaft untersucht werden, ob durch die Baumaßnahme negative Auswirkungen auf das Kleinklima zu befürchten sind und dadurch negative Folgen, z.B. für die Weinberge, oder sonstige landwirtschaftlich genutzte Flächen entstehen. Hierzu wird auf die Ausführungen in den Anlagen verwiesen. Die Stadt Weinsberg fordert die Erstellung von qualifizierten Gutachten und entsprechende Untersuchungen und Maßnahmen, z. B. Verbreiterung bestehender Durchlässe etc.*
7. *Durch den vorgesehenen Brückenneubau in Wimmental mit aufgesetzter Lärmschutzwand ist zu befürchten, dass sich das Windströmungsverhalten im Tal verändert.*

Es ist zu untersuchen, ob diese Annahme zutrifft. Gegebenenfalls sind planerische Vorkehrungen zu treffen.

8. *Als Abtrennung der unterschiedlichen Fahrtrichtungen ist eine Betonschutzwand vorgesehen. Da sich Beton wenig verformt wird die Aufprallenergie am Unfallfahrzeug „umgesetzt“, ein Anheben des Fahrzeugs begünstigt, was zu Überschlägen führen kann.*

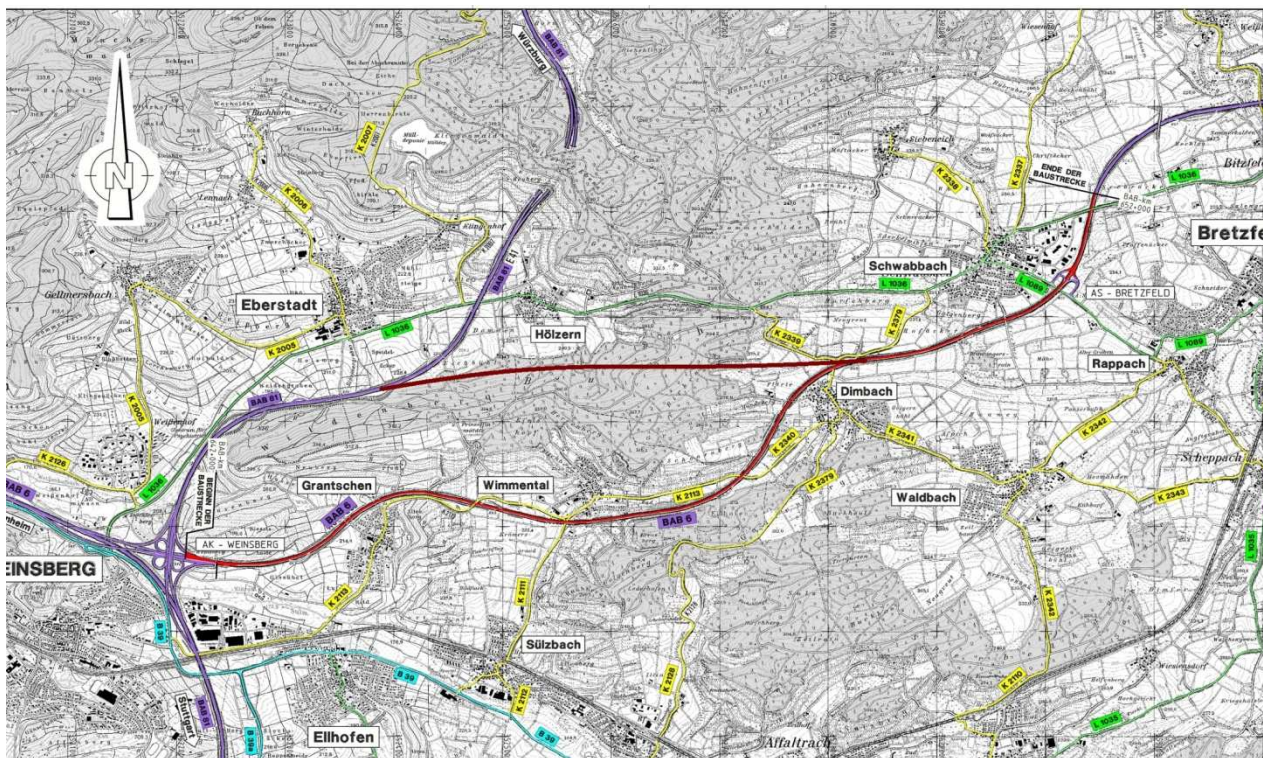
Es sollte deshalb eine Kombination zwischen Betonschutzwand und Stahlleitplanke angestrebt werden.

9. a) *Das Regierungspräsidium Stuttgart wird aufgefordert, Alternativstrecken zum bisherigen Trassenverlauf, wie von der FWV-Fraktion in der Gemeinderatssitzung vom 22.11.2011 vorgestellt, zu prüfen.*
b) *Der Gemeinderat der Stadt Weinsberg favorisiert hierbei als neuen Trassenverlauf der BAB 6 ab dem Autobahnkreuz Weinsberg die Trasse „Bypass-Route“, d.h. vom Autobahnkreuz parallel zur A 81 bis westlich von Hölzern und dann weiter nach Osten mit einem Tunnel durch den „Steinernen Tisch“ hindurch und anschließende Anbindung an die bestehende A 6 östlich von Dimbach.*
10. a) *Das Regierungspräsidium Stuttgart wird aufgefordert, einen „Runden Tisch“ im Zusammenhang mit der vorgesehenen Baumaßnahme einzurichten.*

b) An diesem „Runden Tisch“ sind Gemeinderäte, sachkundige Bürger und die Verwaltungen der betroffenen Gemeinden, inklusive der Gemeinden der vorgeschlagenen Alternativstrecke, zu beteiligen.

11. Das Regierungspräsidium Stuttgart wird aufgefordert, maximalen Lärm- und Immissionsschutz für alle betroffenen Gemeinden sicherzustellen. Dabei sind alle technischen Möglichkeiten auszuschöpfen, insbesondere beim Lärmschutz auch Einhausungen.
12. Die Ausführungen der CDU-Fraktion sind Bestandteil des Antrages.

„Bypass-Route“ (Quelle: www.fwv-weinsberg.de)



Die Forderung zur Prüfung von Alternativstrecken zum bisherigen Trassenverlauf (Ziffer 9) basiert auf Vorschlägen der Freien Wähler Fraktion und wurde in der Sitzung am 22.11.2011 fraktionsübergreifend **einstimmig** von allen Mitgliedern des Gemeinderats mitgetragen. Nachdem durch die Realisierung der vom Regierungspräsidium vorgeschlagenen Variante, die immerhin etwa 100 Millionen Euro kosten würde, auf lange Zeit Alternativentwicklungen ausgeschlossen wären, ist es verständlich, dass zusätzlich Alternativprüfungen vorgenommen werden sollen. Die ebenfalls aufgestellte Forderung nach einem „Runden Tisch“ wird ebenfalls sehr begrüßt.

Zusätzlich wurde vom Gremium angeregt, dass zeitnah mit der Erhebung von Daten hinsichtlich der Luftqualität und der tatsächlichen Geräuschbelastung durch wohnortnahe Messstationen begonnen wird, um die Veränderungen in der Zukunft dokumentieren zu können.

Auf Grund des Umfangs der Präsentation der FVW-Fraktion wird an dieser Stelle im Nachrichtenblatt lediglich der darin enthaltene Vorschlag der sogenannten Bypass-Route als Kartendarstellung abgedruckt. Die FVW-Fraktionsstelle stellt ihre gesamte Ausarbeitung unter www.fvw-weinsberg.de der Öffentlichkeit zur Verfügung. Der Ergänzungsvorschlag der CDU-Fraktion (vgl. Ziff. 12) ist Teil des Gemeinderatsantrags und ist daher im Wortlaut wiedergegeben:

*Anmerkungen der CDU-Fraktion zu Punkt 6 und 7 der Tagesordnung sowie des gemeinsamen Antrags
aller Fraktionen in der Gemeinderats-
sitzung vom 22. Nov. 2011*

Durch den 6-streifigen Ausbau der BAB 6 zwischen AK 38 Weinsberg und AS 39 Bretzfeld in Verbindung mit der Erstellung hoher Lärmschutzeinrichtungen ist mit gravierenden negativen Auswirkungen auf das Kleinlima in den benachbarten Grundstücken - insbesondere den Reb- sowie Obstgrundstücken- zu rechnen.

So hat die Errichtung von Lärmschutzwänden ganzjährig erhebliche Auswirkungen auf den - vor allem in Strahlungsnächten – entstehenden Kaltluftsee. Die Kaltluftseebildung ist nicht nur erheblich größer sondern die Tiefsttemperaturen sind stärker ausgeprägt und erreichen wesentlich häufiger schädigende Werte bzw. unterschreiten häufiger die Frostgrenze. Es ist demnach nicht nur mit erhöhter Spätfrostgefahr bei größerem Schadensausmaß sondern auch mit verstärkter Gefahr von besonders niedrigen Tiefsttemperaturen an den tiefsten Punkten der Kaltluftseen während der Wintermonate - und damit womöglich extremen Winterfrostschäden - zu rechnen.

Auch während der Vegetation sind durch verstärkte Kaltluftseebildung negative Auswirkungen auf die lokalen Verhältnisse, wie erhöhte Taubildung mit der Folge verstärkten Pilzdruckes bei Peronospora (Hauptschadpilz der Rebe) zu erwarten. Die stärkere Tag-Nachschwankung der Temperaturen fördert nicht nur ganz erheblich die Entwicklung des Mehлтаupilzes Oidium sondern führt zu stärkerem Temperaturstreß für das Reblaub und damit verfrühter Laubalterung bzw. Vegetationsabschluss im Herbst. Häufige tiefe Temperaturen während des Vegetationsbeginns verzögern, gerade bei der wärmeliebenden Rebe, den Austrieb erheblich was seinerseits zur Verkürzung der Vegetationszeit beiträgt. Dies mindert die weinbauliche Lagegüte ganz gravierend.

Allein diese aufgezählten Beeinträchtigungen/Auswirkungen haben nicht nur Einfluss auf die Quantität sondern auch die Qualität der Erträge und damit negative ökonomische Auswirkungen. In Einzelfällen kann dies dazu führen, dass die Wirtschaftlichkeit in begrenzten Bereichen dauerhaft in Frage gestellt sein kann.

Inwieweit die „Abflusskapazität“ für die erheblich größeren Kaltluftmengen ausreichen ist ebenfalls zu prüfen. Nötigenfalls müssen in Staubereichen/Tiefpunkten der Kaltluftseen verbesserte Abflussmöglichkeiten durch Brückenbauwerke statt der Errichtung von Dämmen in Erwägung gezogen werden.

Wir fordern deshalb - wie bereits bei der erstmaligen Erstellung der BAB 6 - im Abschnitt der Gemarkung Weinsberg, einschl. der Stadtteile, die Erstellung eines Klimagutachtens durch neutrale und qualifizierte Gutachter auf Kosten des Bauherren (Bund).