

## **1. Darstellung des Vorhabens**

### **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 Planunterlagen der Ursprungsplanung wird der gegenständliche Ausbau-Abschnitt B, von Mutterstadt (km 364+800) bis zur Landesgrenze Rheinland-Pfalz/ Baden-Württemberg (km 382+074) beschrieben bzw. dargestellt. Auf die hier veröffentlichten Planunterlagen der Ursprungsplanung wird hingewiesen.

### **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 gegenständlichen 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/ L6a)  
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.

Weitere Details der Straßenbauplanung können den hier veröffentlichten Planunterlagen der Ursprungsplanung entnommen werden.

## **2. Bisheriges Anhörungsverfahren**

Die Planunterlagen des Straßenbauvorhabens (Ursprungsplanung) haben in der Zeit vom 18.06.2007 bis 17.07.2007 bei den betroffenen Städten und Gemeinden zur Einsichtnahme ausgelegt. Am 17.06.2009 wurde ein Erörterungstermin der diesbezüglich rechtzeitig erhobenen Einwendungen, Stellungnahmen von Vereinigungen und Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange in der Stadthalle Speyer durchgeführt. Diese Ursprungsplanung wurde nun geändert. Die Straßenbaubehörde hat in zwei Bereichen Planänderungen vorgesehen und hierzu zwei gesonderte Deckblatt-Planungen erstellt (siehe Punkt 3.). Bezüglich dieser Deckblatt-Planunterlagen wird nun eine ergänzende Anhörung durchgeführt.

### **3. Darstellung der Planänderungen/ Deckblattplanungen**

#### **3.1 „Planfeststellung Deckblatt Bereich Speyer“**

Das Lärmschutzkonzept, welches der Schalltechnischen Untersuchung in den offengelegten Planunterlagen zugrunde lag, ist nach Abschluss des Anhörungsverfahrens einer umfangreichen Überprüfung unterzogen worden. Hierbei wurden zusätzlich weitere bebaute Bereiche der Stadt Speyer im Auswirkungsbereich der A 61 in die Lärmschutzbetrachtung einbezogen. Die insgesamt gewonnenen Erkenntnisse haben dazu geführt, dass im Ergebnis die aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Speyer-Nord und Speyer-Süd optimiert wurden.

Der Umfang der anspruchsberechtigten Teile der Wohnbebauung in den Bereichen Speyer-Nord und Speyer-Süd, die infolge des optimierten Lärmschutzkonzeptes durch aktive Schutzmaßnahmen ausreichenden Lärmschutz erfahren, wurde wesentlich erhöht. Im Ergebnis wird durch das geänderte Lärmschutzkonzept unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten der optimale aktive Lärmschutz erzielt, der mit angemessenen Mitteln zu erreichen ist. Dementsprechend hat sich die Anzahl der nach Durchführung des aktiven Lärmschutzes verbleibenden Ansprüche auf die Vornahme passiver Lärmschutzmaßnahmen deutlich verringert.

Auf der Grundlage des geänderten Lärmschutzkonzeptes wurde vom Vorhabenträger für die betroffenen Planungsteile eine Deckblattplanung ausgearbeitet, die in Abänderung der im Jahr 2007 offengelegten Planunterlagen Bestandteil des Straßenbauvorhabens werden soll. Insoweit wurde auch die Schalltechnische Untersuchung für die Bereiche Speyer-Nord und Speyer-Süd angepasst.

Das neue optimierte Lärmschutzkonzept und die nun geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen für die Bereiche Speyer-Nord und Speyer-Süd sind Gegenstand der ergänzenden Planunterlagen „Planfeststellung Deckblatt (Bereich Speyer)“. Details können den hier veröffentlichten Planunterlagen „Deckblatt Bereich Speyer“ entnommen werden.

Das ursprüngliche Lärmschutzkonzept und die offengelegte Schalltechnische Untersuchung aus dem Jahr 2007 bleiben, soweit sie die übrigen (Wohn-)Baugebiete der Stadt Speyer (außer Speyer-Nord und Speyer-Süd) bzw. die übrige Wohnbebauung in den weiteren Ausbaubereichen des Planungsabschnittes der A 61 betreffen, hiervon unberührt.

#### **3.2 „Ergänzung Planfeststellung Optimierung Vernetzungsstruktur“**

Diese Deckblattunterlagen haben Maßnahmen für eine naturschutzfachliche Optimierung der Vernetzung der Lebensräume beidseits der A 61 im Bereich des Schifferstadter und Speyerer Waldes zum Gegenstand. Hierfür werden zusätzliche Gestaltungsmaßnahmen an den Durchlassbauwerken der Gewässer Rehbach und Ranschgraben durchgeführt. Weiter wird durch die Aufweitung eines bestehenden Bahnunterführungsbauwerkes der Bahnlinie zwischen Schifferstadt und Speyer eine Quermöglichkeit für Tierarten unter der A 61 in Form einer Grünunterführung geschaffen.

Details zu diesen Planänderungen können den hier unter Punkt „Deckblatt Optimierung Vernetzungsstruktur“ veröffentlichten Planunterlagen entnommen werden.

#### **3.3 Artenschutzgutachten**

Aufgrund zwischenzeitlicher Änderungen im Bereich des Naturschutzrechtes und neuer naturfachlicher Erkenntnisse für den Planungsraum sind die ursprünglich ausgelegten Artenschutzgutachten („Anhang A und B zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, Prüfung artenschutzrechtlicher Belange gemäß § 19 (3) BNatSchG und § 42 (1) BNatSchG“) aktualisiert und ergänzt worden. Die neuen Artenschutzgutachten wurden ebenfalls hier unter dem Punkt „Planunterlagen der Deckblattplanungen“ veröffentlicht.