

Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 0888/2021

Abteilung: Tiefbau

Bearbeiter/in: Lorenz, Christian

Haushaltswirksamkeit: nein

ja, bei

Produkt:

Investitionskosten: nein

ja

Betrag:

Drittmittel: nein

ja

Betrag:

Folgekosten/laufender Unterhalt: nein

ja

Betrag:

Im laufenden Haushalt eingeplant: nein

ja

Fundstelle:

Betroffene Nachhaltigkeitsziele:



Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion	03.11.2021	öffentlich	Information

Betreff: A 61 – sechsstreifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Frankenthal und der Landesgrenze Rheinland-Pfalz / Baden-Württemberg

Projekt und Beauftragung

Die A 61 ist Teil der europäisch bedeutsamen „Rheinachse“ und Bestandteil des Trans-europäischen Straßennetzes (E31). Sowohl für den weiträumigen und internationalen Wirtschaftsverkehr als auch für den Regional- und Reiseverkehr stellt die A 61 eine wichtige Nord- Südverbindung dar. Auf der A 61 kommt es zunehmend zu Streckenüberlastungen und Staus, die durch das hohe Verkehrsaufkommen in Verbindung mit einem hohen LKW-Anteil bedingt sind.

Im Frühjahr 2020 wurde die DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und –bau GmbH) beauftragt, den sechsstreifigen Ausbau der A 61 zwischen der Landesgrenze Rheinland-Pfalz / Baden-Württemberg und dem Autobahnkreuz Frankenthal sowie die Erhaltung und den Betrieb des Ausbauabschnittes und der Bestandstrecken A 65 von der Anschlussstelle Haßloch bis zum Autobahndreieck Ludwigshafen sowie A 650 von der Anschlussstelle Ludwigshafen –Stadt bis zur Anschlussstelle Friedelsheim als ÖPP-Projekt zu realisieren.

Gesamtlänge des ÖPP-Projektes: 57,0 km

- A 61: 30,8 km (Ausbaustrecke: Bau, Erhaltung und Betrieb)
- A 650: 13,9 km (Bestandsstrecke: nur Erhaltung und Betrieb)
- A 65: 12,3 km ((Bestandsstrecke: nur Erhaltung und Betrieb)

Ab Mitte April 2020 wurden Abstimmungsgespräche mit den Landesbetrieben Speyer, Worms und Montabaur geführt und sämtliche Planunterlagen an DEGES übergeben.

Planfeststellung und Baurecht

Die Planfeststellungsverfahren für die beiden Erweiterungs-Abschnitte der A 61 wurden durch die Landesbetriebe Worms (Abschnitt A: Autobahnkreuz (AK) Frankenthal bis AK Mutterstadt) und Speyer (Abschnitt B: AK Mutterstadt bis Landesgrenze (LGr) Rheinland-Pfalz / Baden-Württemberg durchgeführt. Der Planfeststellungsbeschluss Abschnitt A vom 20.11.2014 hat seit dem 09.05.2015 Bestandskraft. Der Planfeststellungsbeschluss Abschnitt B vom 25.09.2017 hat seit dem 15.03.2018 Bestandskraft.

Gemäß diesen Planfeststellungsbeschlüssen soll die bestehende A 61 von derzeit vier Fahrstreifen mit Standstreifen auf sechs Fahrstreifen mit Standstreifen erweitert werden. Die Verbreiterung soll symmetrisch zu Mittelachse durch den Anbau einer Fahrspur je Richtungsfahrbahn erfolgen.

Es ist ein grundhafter Ausbau der A 61 vorgesehen. Dies bedeutet nicht nur den Anbau jeweils einer Fahrspur, sondern den Neubau und somit auch die Neuplanung aller Elemente der A 61 (z. B. Entwässerung).

Aktuelle und geplante Arbeiten

In Vorbereitung auf das anstehende ÖPP-Vergabeverfahren wird durch die DEGES eine sogenannte Referenzplanung erstellt, um den Bietern eine möglichst genaue Kalkulation zu ermöglichen. Für die Erstellung der Referenzplanung wurden ab Mitte letzten Jahres zahlreiche Verträge mit Ingenieurbüros geschlossen. Diese sind u.a.

- Verkehrsanlagenplanung
- Planung der Ingenieurbauwerke (Brückenbauwerke, Lärmschutzwände, Durchlässe...)
- Planung der Streckenfernmeldeanlagen
- Verkehrsführung während der Bauzeit
- Untersuchung von Altlasten
- Leitungsänderungsmaßnahmen
- Architektonische Gestaltung Brückenbauwerke, Lärmschutzwände

Ab dem III. Quartal 2020 fanden auf und an der Strecke umfangreiche Vermessungsarbeiten statt, die als Grundlage für die weitere Planung genutzt werden. Anhand der Auswertung von Luftbildaufnahmen und Archivrecherchen konnten zahlreiche Fundorte von Kampfmitteln innerhalb der Trasse ermittelt werden.

Seit August 2021 werden entlang der Trasse und an den Ingenieurbauwerken umfangreiche Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Diese Untersuchungen sind notwendig, da die vorliegenden Erkenntnisse über den Baugrund aus dem Jahr 1969 stammen und die Berechnungen / Ermittlungen nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Die Baugrunduntersuchungen werden von einer unabhängigen Umweltbaubegleitung überwacht.

Die Brückenbauwerke auf der A 61 stammen überwiegend aus den Jahren 1968 – 1970. Die Bauwerke wurden bisher nicht instandgesetzt oder erneuert. Daher ist es notwendig, die Bauwerke hinsichtlich der Machbarkeit eines Erhalts, einer Teilerneuerung oder gar erforderlichen Neubaus in Bezug auf Konstruktion, Zustand, Geometrie und aktuellen Vorschriften zu prüfen. Diese Untersuchung bildet die Grundlage für die weitere Planung der Brückenbauwerke.

Im Abschnitt B ist der Neubau einer Grünbrücke einschließlich Irritationsschutzwänden vorgesehen. Für das Bauwerk und die Irritationsschutzwände wird eine Vorplanung erstellt, um die naturschutzrechtlichen und bautechnischen Randbedingungen frühzeitig abstimmen zu können. Der Grunderwerb entlang der zu erweiternden Autobahn und für die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist noch durchzuführen.

Im Vorfeld bzw. im Zuge des Ausbaus finden Verlegungen an Ver- und Versorgungsleitungen etc. statt. Diese werden zurzeit in Abstimmung mit den Versorgungsunternehmen geplant.

Bei allen Planungen werden die Belange der Umwelt mit einbezogen und berücksichtigt.

Verkehrseinschränkungen

Aufgrund des in die Jahre gekommenen Zustandes der Autobahn, der kurzfristige Erhaltungsmaßnahmen erforderlich macht, sowie der zurzeit stattfindenden vertiefenden Baugrunduntersuchungen kommt es für die Nutzer der Autobahn zu Verkehrsbeeinträchtigungen. Die DEGES und ihre Auftraggeberin, die Autobahn GmbH des Bundes (AdB), die als anordnende Behörde die Anweisungen und Auflagen zur Verkehrssicherung erteilt, stehen in engem Austausch mit dem Ziel, die Verkehrsbeeinträchtigungen möglichst gering zu halten.

Das Erweiterungsprojekt ist in zwei Abschnitte (A und B) unterteilt, die jeweils die Trasse und verschiedene Bauwerke umfassen:

Abschnitt A: Autobahnkreuz (AK) Frankenthal bis AK Mutterstadt

Länge: 13,482 km (Bau-km 351+318 bis 364+800)

- AK Frankenthal (A 6)
- AK Ludwigshafen (A 650)
- AK Mutterstadt (A 65)
- Anschlussstelle (AS) A 61 / L 530
- 10 A-Brückenbauwerke (im Zuge der Autobahn), davon 1 Bahn-BW
- 7 Ü-Brückenbauwerke (Überführungsbauwerke), davon 1 Bahn-BW und 1 Ersatzneubau
- ca. 2,65 km Lärmschutzwände (LSW), Höhe 7,65 m
- Anpassung der Ein- und Auffahrten zu den Parkplätzen
 - Rastplatz „Auf dem Hahnen“
 - Rastplatz „Auf dem Hirschen“
 - Rastplatz „Bodelach“
 - Rastplatz „Sandberg“

Abschnitt B: Autobahnkreuz (AK) Mutterstadt bis Landesgrenze (LGr) Rheinland-Pfalz / Baden-Württemberg

Länge: 17,274 km (Bau-km 364+800 bis 382+8074)

- Anschlussstelle (AS) Schifferstadt (L 532)
- AS Kreuz Speyer (B 9)
- 21 A-Brückenbauwerke, davon 3 Bahn-BW, davon 1 Ersatzneubau

- 8 Ü-Brückenbauwerke
- Neubau Grünbrücke (Ü-BW)
- 8 Versickerungsbecken
- ca. 3,575 km LSW, Höhe ca. 8 m
- Anpassung der Ein- und Auffahrten zu den Parkplätzen
 - Tank- und Rastanlage (TRA) Dannstadt-Ost
 - TRA Dannstadt-West
 - Rastplatz „Birkenschlag“
 - Rastplatz „Nachtweide“
 - Rastplatz „Binshof“
 - Rastplatz „Spitzenrheinhof“

Das Projekt wird als ÖPP-Projekt im Rahmen eines Verfügbarkeitsmodells umgesetzt. Die Vertragsdauer soll 30 Jahre betragen. Im Bundeshaushalt ist das Projekt mit voraussichtlich 1,4 Mrd. Euro vorgesehen. Damit wird deutlich mehr als die Baukosten abgedeckt – die Kosten enthalten neben Planung und dem Bau auch den Betrieb und die Erhaltung der neu zu bauenden und der bestehenden Autobahnstrecken über den Vertragszeitraum sowie die anteilige Finanzierung. Der ÖPP-Auftragnehmer erhält als Vergütung Abschlagszahlungen während der Bauphase sowie ein Verfügbarkeitsentgelt über die gesamte Vertragsdauer dafür, dass die Strecke im festgelegten Umfang und vereinbarter Qualität für den Verkehr nutzbar ist.

Das Vergabeverfahren, in dem der Partner für das Projekt gefunden wird, schließt sich an die bauvorbereitenden Maßnahmen und die Erstellung der Planungsunterlagen an.

Eine belastbare Aussage zur Bauzeit kann erst nach Vollendung der Referenzplanung gemacht werden. Basierend auf Erfahrungen aus anderen ÖPP-Projekten sowie unter Beachtung der Streckenlänge von gut 30 Kilometern ist ein vergleichsweise kurzer Zeitraum von 4-5 Jahre Bauzeit als realistisch anzusehen.