

B 463 Ortsumfahrung Lautlingen

Bürgerinformationsveranstaltung
am 16.09.2016 in Lautlingen Albstadt



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

Ablauf der Veranstaltung

- 19:00** Begrüßung, *Ivo Pietrzak (Büro TEXTed Karlsruhe)*
Grußwort, *Oberbürgermeister Klaus Konzelmann*
- 19:10** Vorstellung des Ablaufs, *Ivo Pietrzak*
- 19:15** Fachvorträge
- Variantenvergleich, *Ulrich Kunze (RP Tübingen)*
Straßenplanung, *Harald Böttiger (RP Tübingen)*
Umweltplanung, *Anita Weißner (RP Tübingen)*
- 20:20** Fragen aus dem Publikum, *Moderation Ivo Pietrzak*
- 21:00** Gelegenheit zum Austausch mit den Referenten des RP Tübingen
- 21:45** Ende der Veranstaltung

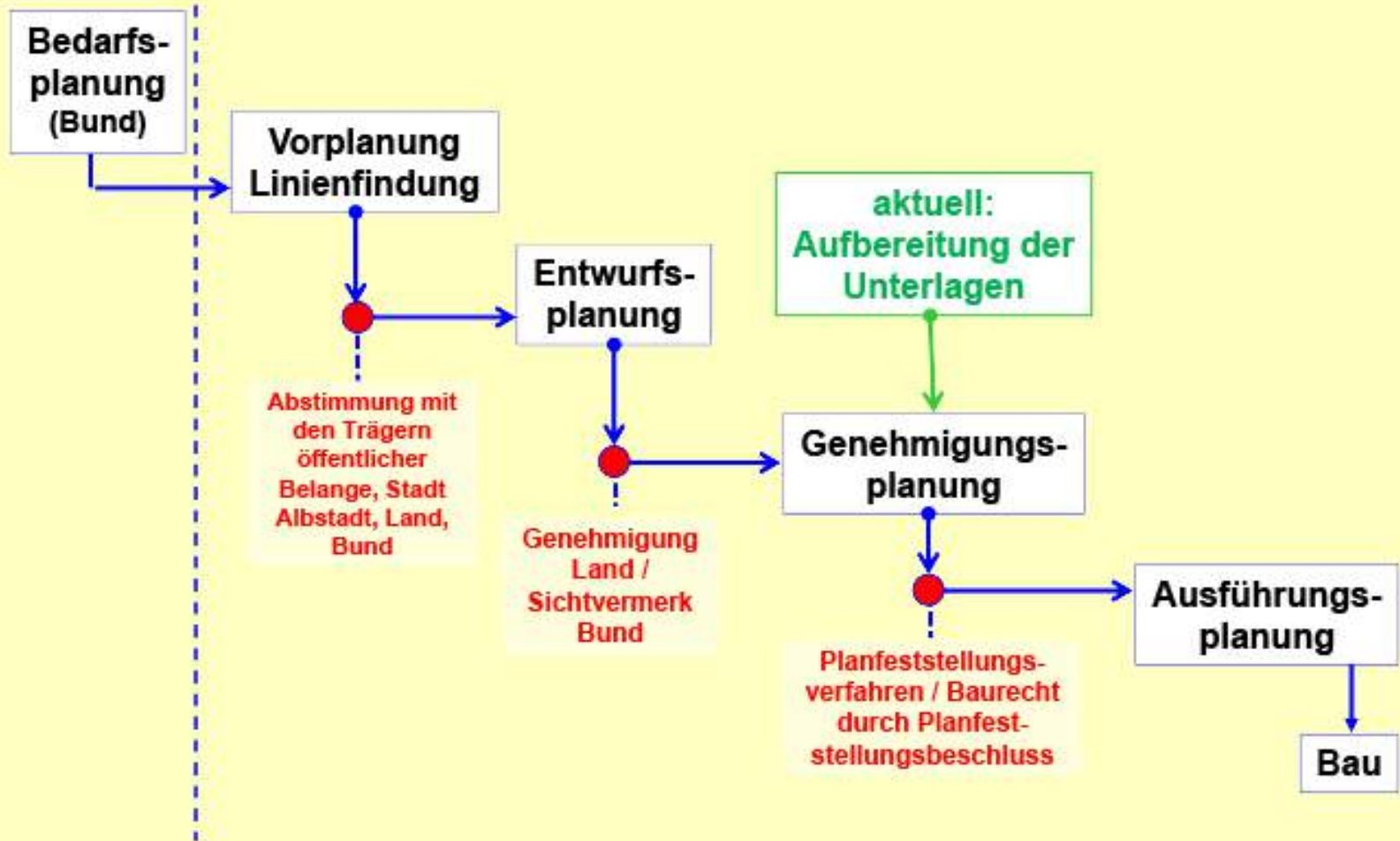
Teil I Historie und Variantenauswahl

Referent:

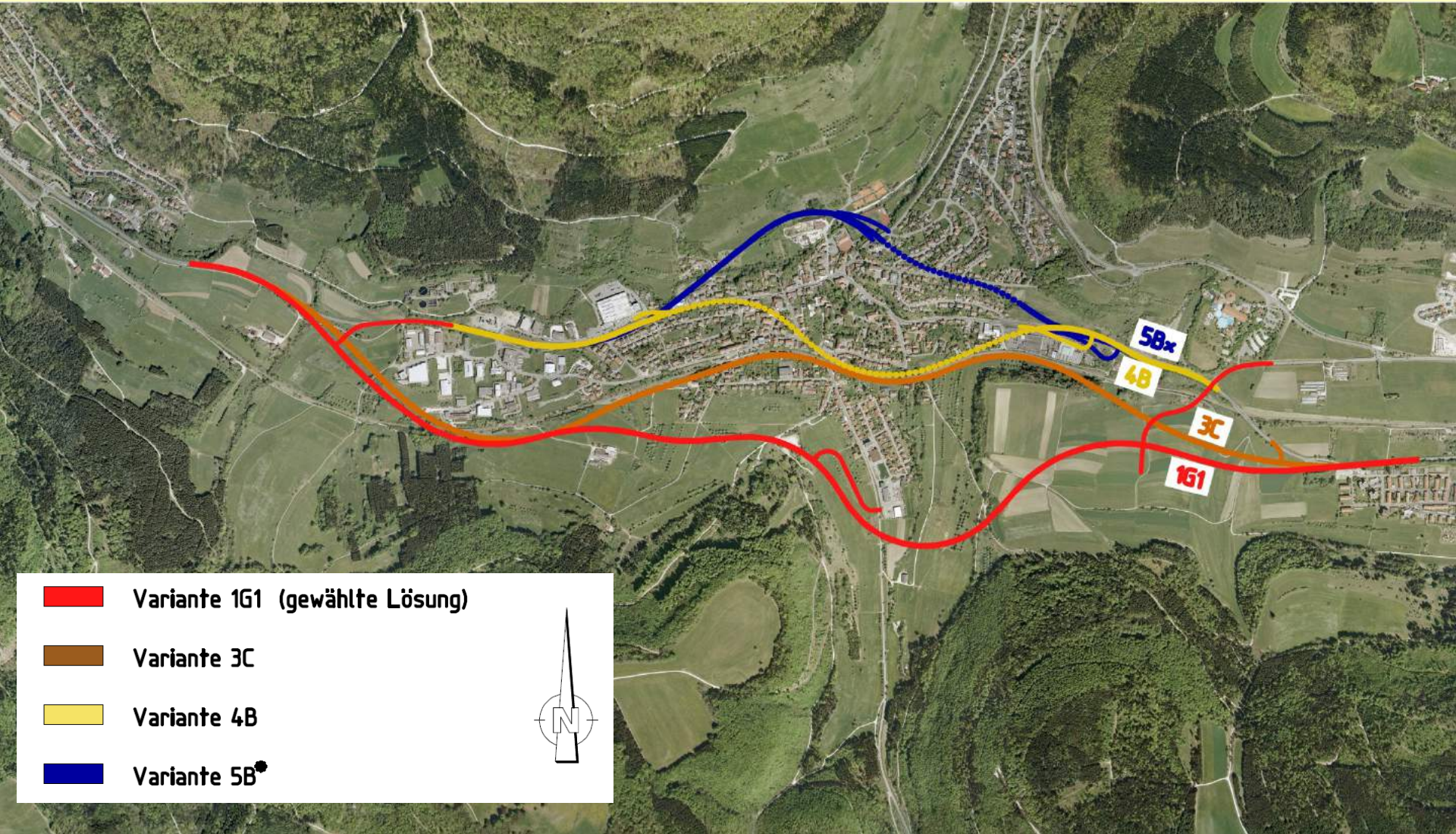
Dipl.-Ing. Ulrich Kunze, Referatsleiter
Regierungspräsidium Tübingen
Referat 44 - Straßenplanung



Ablauf der Planung



Variantenübersicht

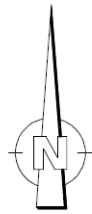


 Variante 1G1 (gewählte Lösung)

 Variante 3C

 Variante 4B

 Variante 5B







Planungsgeschichte

ab 1986

Untersuchung von Varianten

1991

Umweltverträglichkeitsstudie

- *Variante 1A: höchstes Risiko für den Landschaftsraum*
- *Variante 4B: vergleichsweise geringstes Risiko für den Landschafts- und Siedlungsraum*

1992

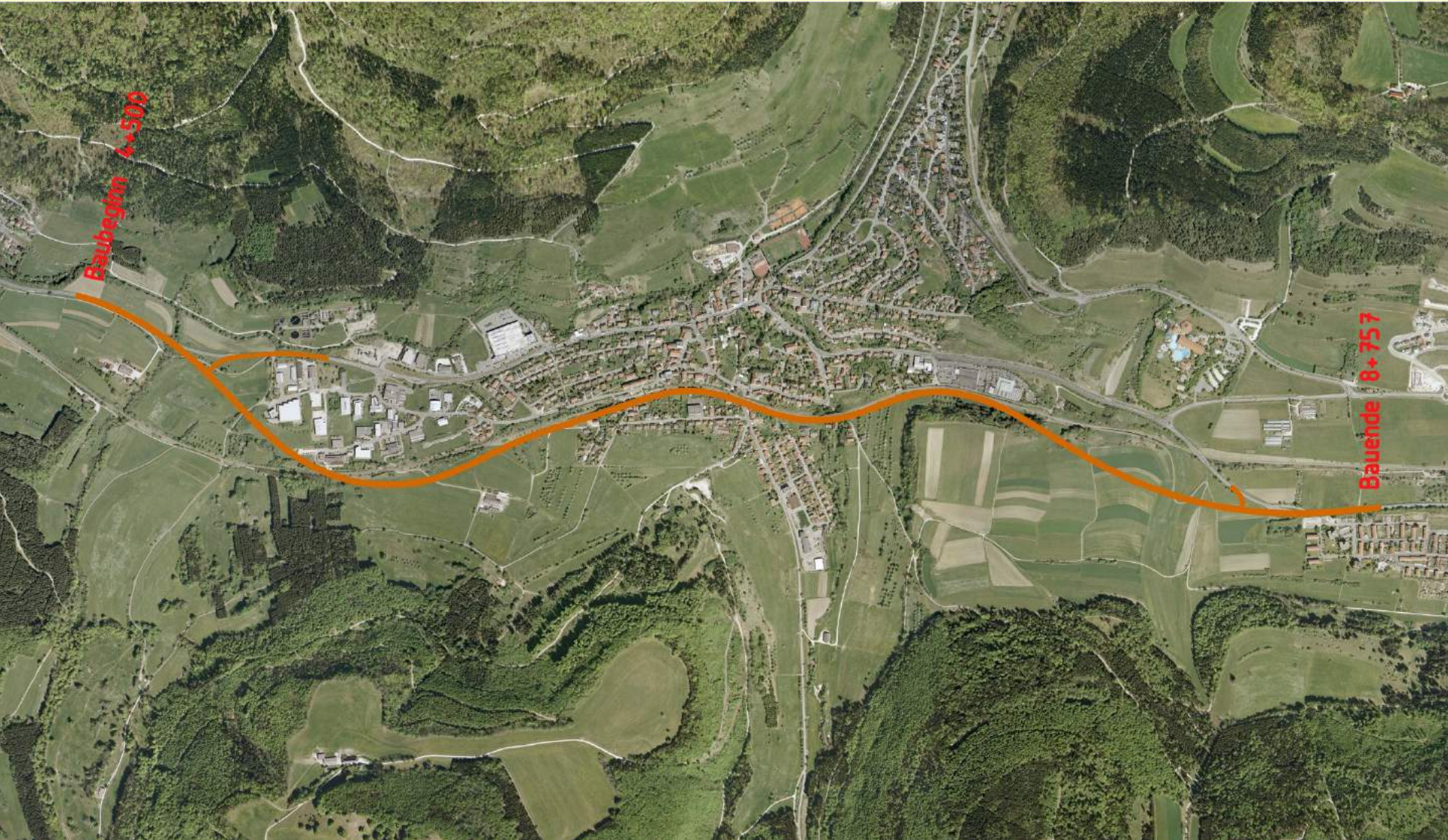
Information Stadtrat Albstadt:

- *Varianten 4B und 5B werden favorisiert*
- *Variante 3C wird nicht weiter verfolgt*

21.9.1992

Bürgerinformation in Albstadt-Lautlingen über die Variantenuntersuchung

Variante 3C





Variante 3C: Gründe für das Ausscheiden

- Verlauf der Trasse innerhalb der bebauten Ortslage
 - *Lärm und Schadstoffimmissionen*
- Geringere verkehrliche Entlastungswirkung
 - *keine Anbindung der Kreisstraße*
- Durchfahrung der Quellfassungen und Einzugsgebiete der Trinkwasserversorgung Balingen
- Querung Eyachtal westlich Lautlingens mit Dämmen und Einschnitten
- Eingriff in landwirtschaftliche Flächen östlich des Meßstetter Tals

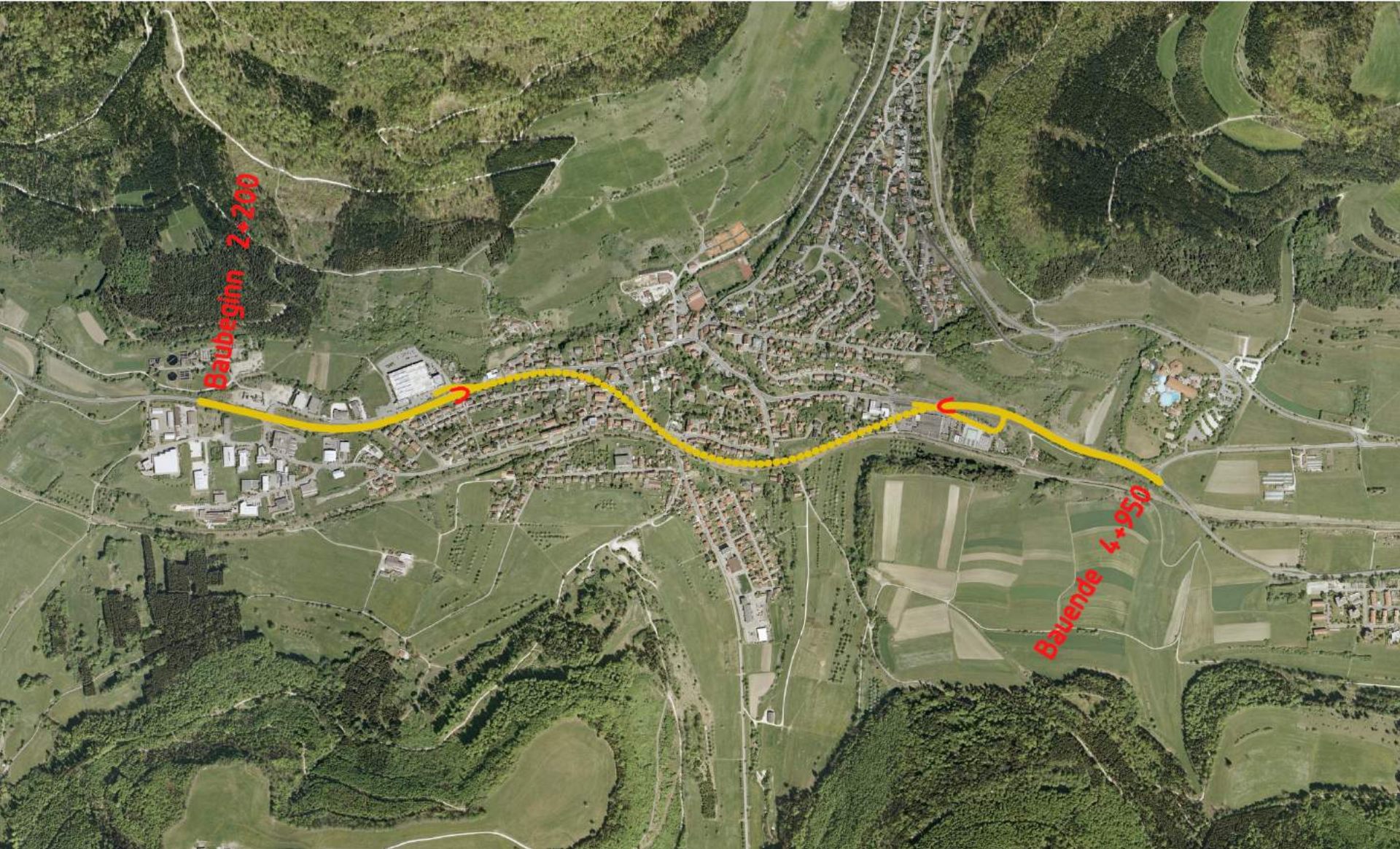


ab 1993/94 Trassenabstimmung mit Trägern öffentlicher Belange (TöB), Landesverkehrsministerium und Stadt

→ *Variante 4B scheidet aus.*

→ *Variante 5B und 1A sollen vertieft untersucht und hinsichtlich der Eingriffe und der Wirtschaftlichkeit optimiert werden.*

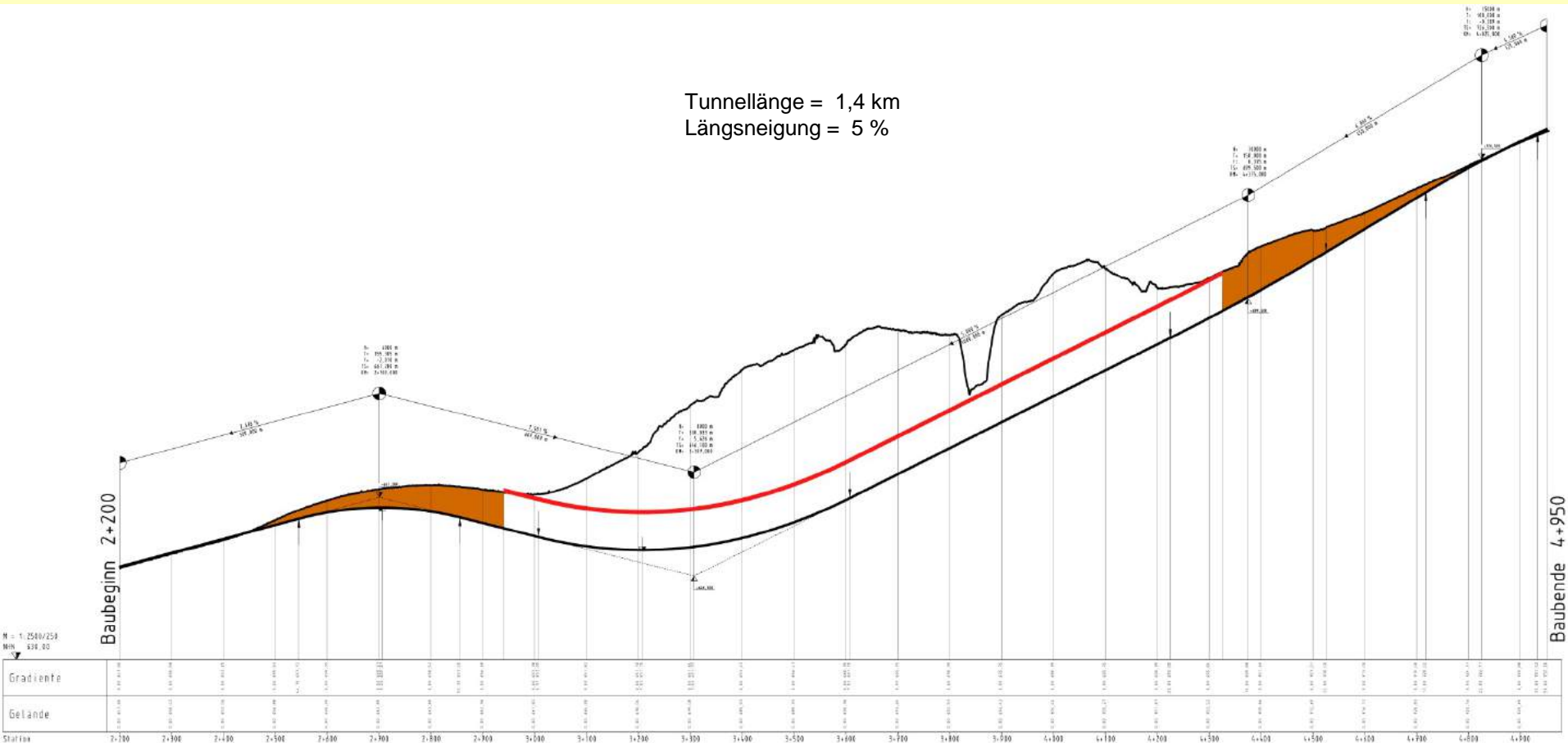
Variante 4B





Höhenplan

Tunnellänge = 1,4 km
Längsneigung = 5 %



Variante 4B: Gründe für das Ausscheiden

- Wirtschaftlichkeit: Kosten etwa doppelt so hoch wie Kosten der [Variante 1G.1](#)
- Bautechnik: z.T. Geringe Gebirgsüberdeckungen unterhalb der Bebauung von nur 15 bis 25m → Setzungen der Gebäude sind aufgrund der tonigmergeligen bis schluffigen Schichten des Braunjura zu erwarten
- Tunnelbetrieb: 1,4 km langer zweistreifiger, im Gegenverkehr betriebener Tunnelquerschnitt mit einer Längsneigung von max. 5%



- Tunnelrichtlinie RABT: Längsneigungen $> 3\%$ erfordern aufgrund einer Risikoanalyse zusätzliche/verstärkte Sicherungsmaßnahmen (z.B. keine Gefahrguttransporte zulassen wegen Gegenverkehr und gekrümmter Linienführung mit $R < 300$ m)
- Wegen Tunnellänge und Gegenverkehr erhöhte Anforderungen an Tunnellüftungssystem (für Brandfall Randabsaugung über Zwischendecke mit steuerbaren Absaugeöffnungen)
- Hohe ständige Betriebs- und Unterhaltungskosten: ca. 210.000 Euro/Jahr
- Bei Tunnelsperrung wegen Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten muss der Verkehr wieder durch die Ortsdurchfahrt geführt werden



1995

Weitere Optimierungen und Untervarianten zur **Variante 1A (1C bis 1F)** und **Variante 5B (5B*)**

1996

Abwägung zwischen **Variante 5B*** und weiterer **Variante 1G** (mit Anschluss der K 7151 nach Meßstetten), Abstimmung mit Stadt Albstadt, Information des Gemeinderats

1.10.1996

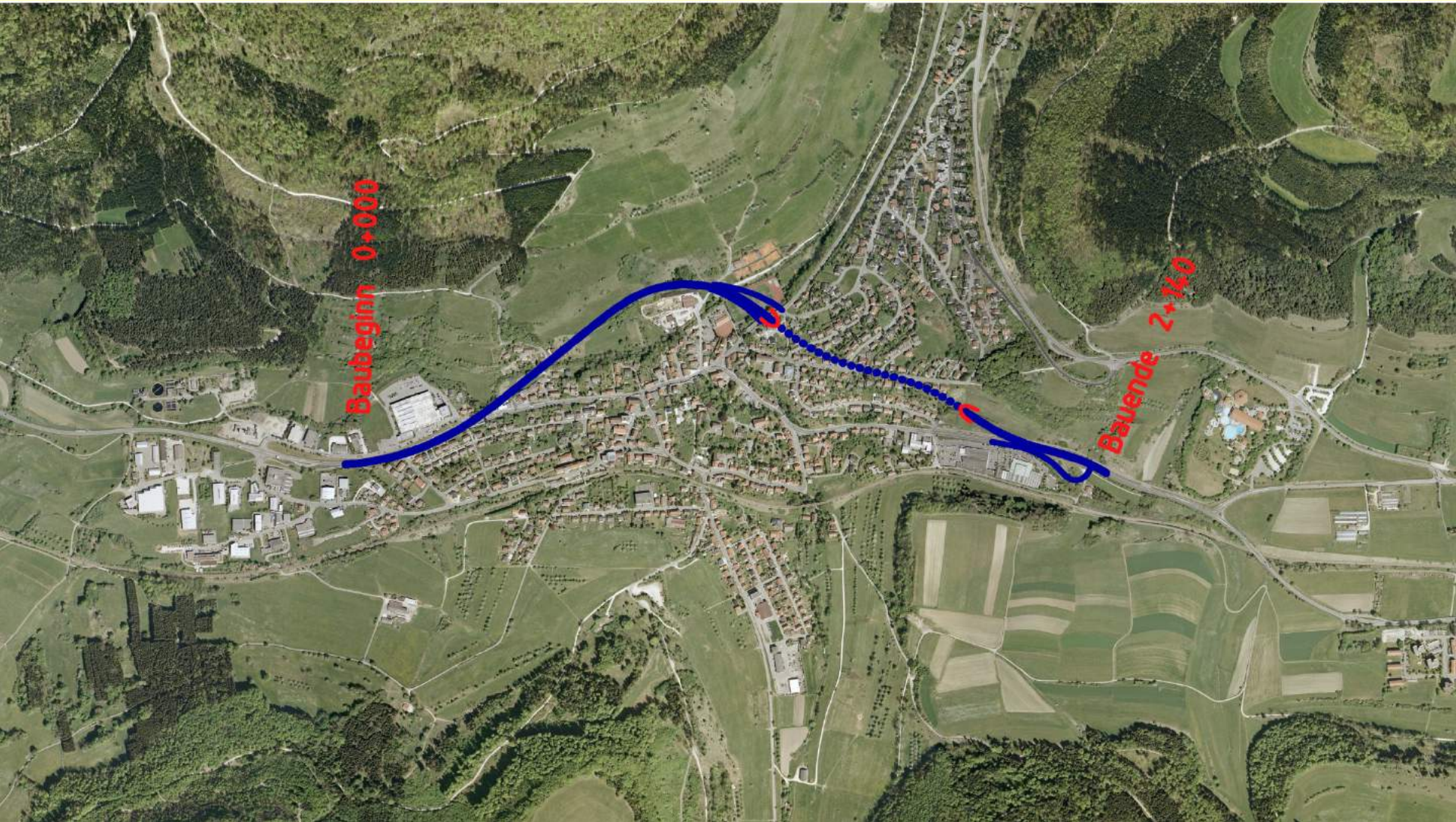
Bürgerinformation in Lautlingen

28.11.1996

Gemeinderatsbeschluss für **Variante 1G**

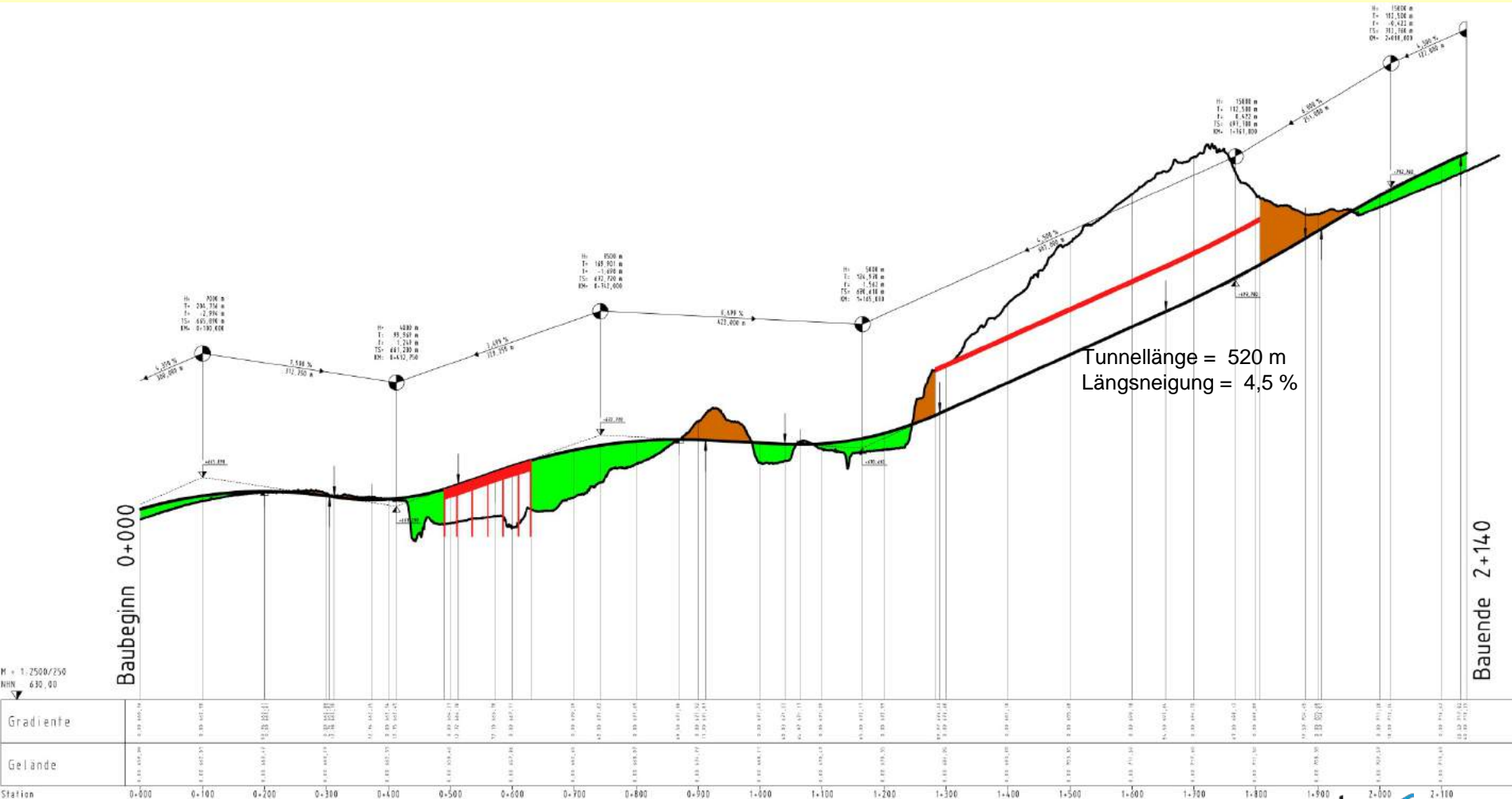


Variante 5B*





Höhenplan





Variante 5B*: Abwägung der Argumente

Positiv:

- Risiko bezüglich Umweltverträglichkeit geringer als bei **Variante 3C und 1A bis 1G**. In der Rangfolge nach **Variante 4B**
- Verkehrliche Entlastungswirkung vergleichbar mit Variante 1G (> 80%)
- Kostenvolumen höher als bei **Variante 1A bis G**, jedoch deutlich günstiger als **Variante 4B**



Negativ:

- Ökologische Risiken bei der Eyachquerung, in der Talauere der Eyach und im anschließenden Hanganschnitt (Vogelschutzgebiet)
- Verlauf der Trasse bei der Eyachquerung in unmittelbarer Nähe der Wohnbebauung (min. Abstand 25 m)
- Lärmauswirkungen auf Wohngebiet östlich K 7151 können kaum durch aktive Lärmschutzmaßnahmen reduziert werden. (Trasse läuft senkrecht darauf zu.)
- Sehr geringe Überdeckung des Tunnels unter der Bebauung → Aufwändige Unterfangungen, Gefahr von Setzungen
- Die Trasse durchschneidet einen Sportplatz; Ersatzstandort problematisch



Variante 1G.1: Abwägung der Argumente

Positiv:

- Hohe verkehrliche Entlastungswirkung (> 80%)
- Deutliche Reduzierung der Lärm- und Schadstoffimmissionen
- Zwei jeweils dreistreifige Streckenabschnitte vorhanden
- Sehr gute Anbindung des künftigen Gewerbegebietes Hirnau
- Anbindung der K 7151 aus Meßstetten
- Relativ kostengünstige Variante
- Weitgehender Lärmschutz durch weitgehende Einschnittslage
- Kein Tunnelbauwerk erforderlich mit Folgekosten aus Betrieb und Unterhaltung



Negativ:

- Mit ca. 4,5 km längste Variante
- Starke Eingriffe in den Landschafts- und Naturraum, artenschutzrechtliche Verbotstatbestände (Feldlerche)
- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Einschnitte und Talbrücke
- Verlauf durch teils hochwertige landwirtschaftliche Flächen
- Tiefe Einschnitte in die stark erosionsgefährdeten Hangschuttbereiche, Gefahr von Hangrutschungen



1997/98

Stadt Albstadt plant im Rahmen der Fortschreibung des Flächennutzungsplans neue Gewerbegebiete: Hirnau, Lichtenbol, Eschach und Ehestetten

Stadt beauftragt Integrierte UVS mit Gewerbegebiet-Standorten Hirnau, Eschach und Ehestetten in Bezug zu **Varianten 5B* und 1G**

1998

→Ergebnis einer Koordinierung mit den Fachbehörden des RP: Die Kombination **Variante 1G und GE Hirnau** weist die vergleichsweise geringsten Risiken auf

rpt



1998

Das RP legt den Trassenvorschlag dem Umwelt- und Verkehrsministerium BW vor

1999

Land und Bundesverkehrsministerium stimmen **Variante 1G.1** zu. → *wegen Haushaltssituation wird die weitere Entwurfsbearbeitung zurückgestellt*

2001

Land stimmt vereinfachter Vorplanung zur Abstimmung mit der Bauleitplanung GE Hirnau zu.

2001/04

Erarbeitung der Vorplanung und Abstimmung mit Stadt (Anschlusslösung GE Hirnau)



2004

Bedarfsplan 2004 (*Fünftes Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes mit Anlage Bedarfsplan*)

→ OU Lautlingen im „Vordringlichen Bedarf“

Dez. 2005

Land gibt Bearbeitung des sog. RE-Vorentwurfs frei → *Grundlage der verwaltungsinternen Genehmigung der Planung durch Land und Bund*

2006- 2011

Bearbeitung und Abstimmung des RE-Vorentwurfs:

→ *Baugrundgutachten (Streckengutachten)*

→ *Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung*

→ *Schalltechnische Untersuchung*

→ *Aktualisierung der umweltfachlichen Unterlagen*

- *Landschaftspflegerischer Begleitplan*

- *Natura2000-Vorprüfungen*

- *Artenschutzrechtliche Alternativenprüfung*

- *Sicherheitsaudit*

rpt 



28.1.2010

Vorstellung des aktuellen Planungsstandes im Gemeinderat Albstadt

2011

Vorlage des RE-Vorentwurfs beim UVM zur Genehmigung und Einholung des „Gesehenvermerks“ des BMVBS

2012

BMVBS erbittet beim RP Stellungnahmen zu verschiedenen Punkten des Entwurfs

2013

MVI bittet RP um weitere vertiefte Stellungnahmen

1.9.2014

BMVBS erteilt „Gesehenvermerk“ mit Auflagen



7.12.2015

BMVI erteilt endgültigen „Gesehenvermerk“

ab 2016

RP bearbeitet Unterlagen für den Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens; Abstimmung der Planung mit den TöB

2016

Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030
→ *OU Lautlingen im „Vordringlichen Bedarf“*