

Schwäbisch Gmünd, 09.10.2019 Gemeinderatsdrucksache Nr. 210/2019

Vorlage an

Ortschaftsrat Hussenhofen

zur Information

- öffentlich -

Gemeinderat

zur Information

- öffentlich -

Ausbau der B 29 Vorstellung der Ausbauvarianten Schwäbisch Gmünd – Mögglingen

hier: Teilabschnitt Schwäbisch Gmünd

Anlage:

Präsentation der Informationsveranstaltung zum Bürgerdialog vom 19.09.2019 in Schwäbisch Gmünd

Sachverhalt:

In einem Kurzvortrag wird über den Planungsstand bezüglich dem Ausbau der B 29 zwischen Schwäbisch Gmünd Mögglingen auf Gmünder Gemarkung berichtet.

Bundesstraße B 29

Vorstellung der Ausbauvarianten Schwäbisch Gmünd – Mögglingen

Teil Schwäbisch Gmünd

Öffentliche Informationsveranstaltung zum Bürgerdialog am 19. September 2019 in Schwäbisch Gmünd



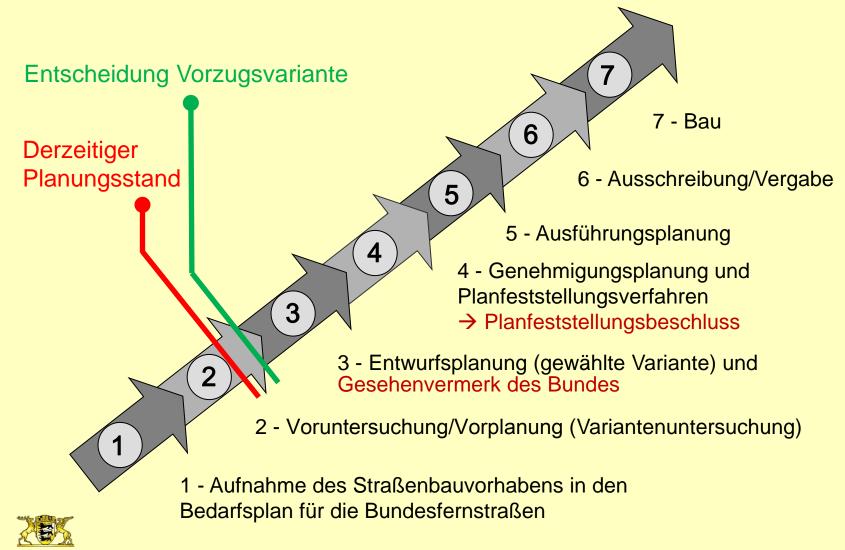
Übersicht

- Grundsätzliches
 - Planungsprozess
 - Öffentlichkeitsbeteiligung
 - Bundesverkehrswegeplan
 - Verkehrsbedeutung und -belastung
 - Regelwerke und Lärmschutz
- Ausbauvarianten
 - Straßenplanung
 - Landschaftsplanung
- Ausblick
- Fragen, Diskussion



<u>Planungsprozess</u>

Baden-Württemberg REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART



Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

- Frühzeitige Einbindung der Öffentlichkeit in den Planungsprozess:
 - Öffentliche Vorstellung der Planung mit Gelegenheit zur Diskussion und Stellungnahme
- Alle Planunterlagen werden nach Fertigstellung im Internet bereitgestellt mit Gelegenheit zur Stellungnahme
- Ergebnisse dieses Bürgerdialogs werden nach dessen Abschluss ebenfalls im Internet veröffentlicht

Die B 29 im Bundesverkehrswegeplan

Bedarfsplan 2016 zum Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG)

- → Rechtliche Grundlage für Neu-, Aus- und Umbauplanungen von Bundesfernstraßen
- → B 29: vierstreifiger Ausbau zwischen Schwäbisch Gmünd und Mögglingen im Vordringlichen Bedarf (Realisierung bis 2030)

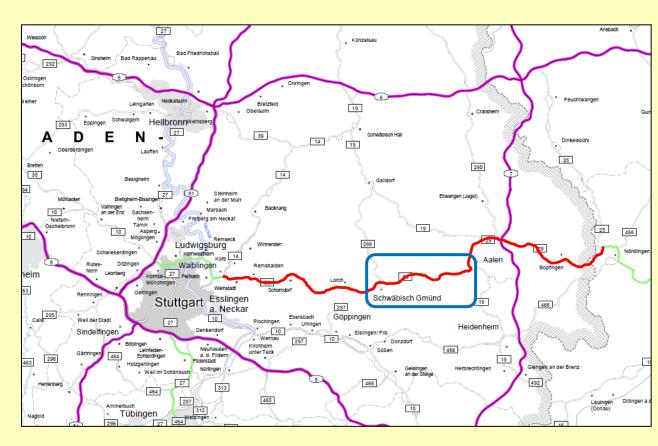
74	BW	B 029	Schwäbisch Gmünd	Aalen	E 4	Vordringlicher Bedarf
	BW	B 029	Schwäbisch Gmünd	Hussenhofen	E 4	
	BW	B 029	Hussenhofen	Böbingen	E 4	
	BW	B 029	Böbingen	Mögglingen	E 4	

- → Ausbauziel: vier Fahrstreifen + Seitenstreifen (autobahnähnlich)
- → rechtsverbindlich



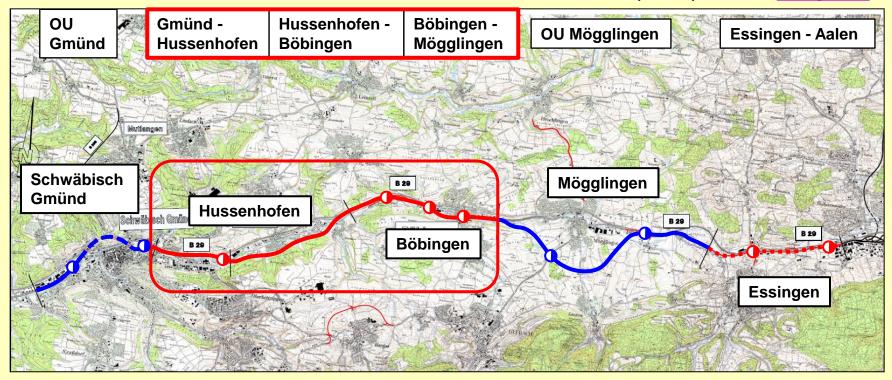
Verkehrsbedeutung B 29

- Großräumige Verbindung zwischen den Oberzentren Stuttgart und Nördlingen
- Verbindungsfunktionsstufe 1 (VFS 1)
- Wichtigkeit wird hervorgehoben



Planungsabschnitt

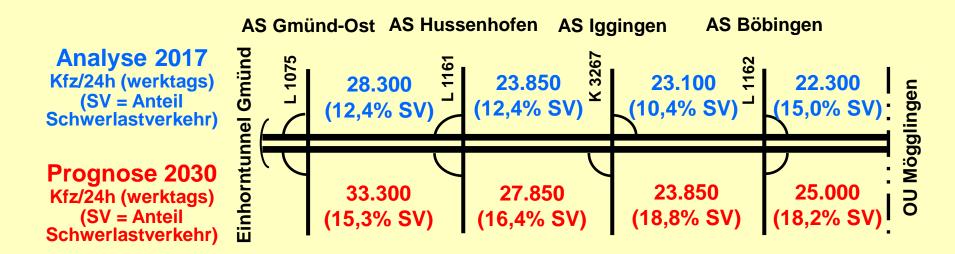
Datenquelle Topokarte LGL, www.lgl-bw.de





Verkehrsbelastung B 29

Durchschnittlich werktägliche Verkehrsstärke (DTV_{w5}):



Lärmberechnung erfolgt mit DTV <u>alle Tage</u> (Montag – Sonntag)



<u>Planungsgrundlage</u>

Verbindliche Vorgabe Bund:

- Planung von Bundesfernstraßen nach Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008)
 - → entspricht Stand der Technik
- Autobahnähnliche Bundesstraßen gelten im Sinne der RAA ebenfalls als Autobahnen (Entwurfsklasse EKA 2)





Planungsgrundlage

Verbindliche Vorgabe Bund:

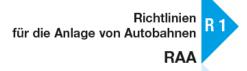
Planung von Bundesfernstraßen nach Richtlinien für die Anlage von Autobahp (RAA 2008)

→ entspricht Stand der Technik

als Autobahnen

im Sinne der RAM als Autok (Entwurfskleine 2)





Ausgabe 2008

Datenquelle FGSV, www.fgsv-verlag.de

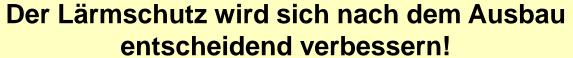


Grundlagen zum Lärmschutz

Rechtsgrundlage: 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV)

Grenzwerte	Tags	Nachts
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)

- → Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90):
 - → Berechnung Lärmpegel → keine Messung
- In Voruntersuchung nur Abschätzung
 - → Detaillierte Dimensionierung erst im RE-Vorentwurf





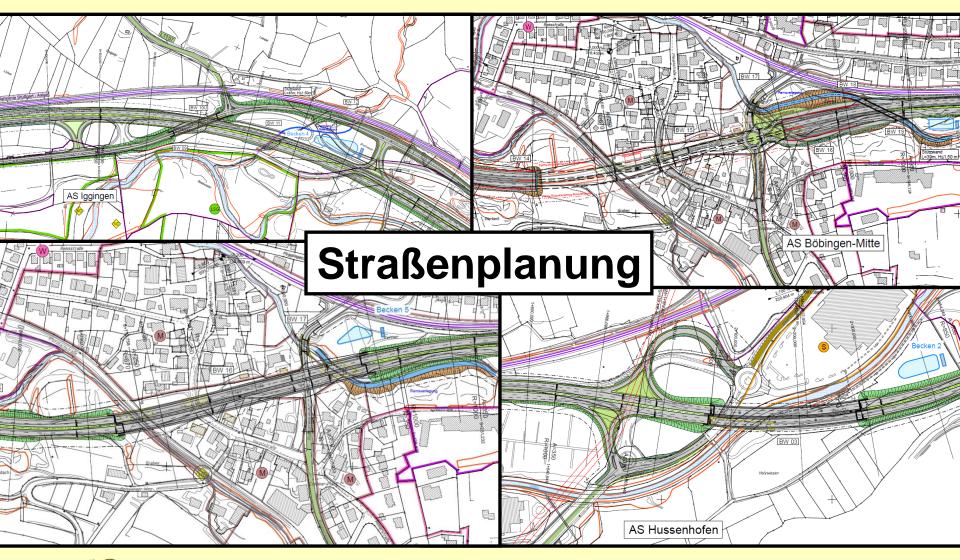
Voruntersuchung

- Untersuchung aller denkbaren, sich aufdrängenden und technisch sinnvollen Varianten für den Ausbau
 - Ausscheiden unwirtschaftlicher und technisch nicht sinnvoller Varianten
 - Detailuntersuchung der verbleibenden, sinnvollen Varianten
- Ergebnisoffener und neutraler Vergleich unter technischen, verkehrlichen, umweltfachlichen und wirtschaftlichen Aspekten



Für den Ausbau soll diejenige Variante gefunden werden, die den Bedürfnissen der Bevölkerung, der Umwelt und des Verkehrs insgesamt am besten entspricht.

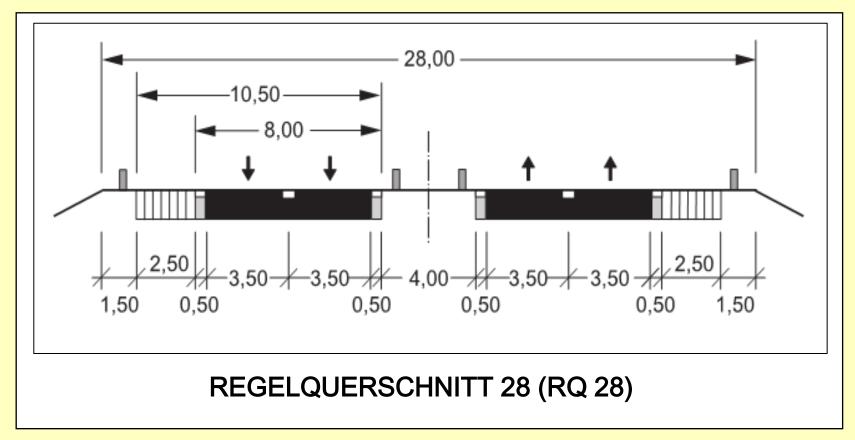






Regelquerschnitt B 29

Für autobahnähnliche Bundesstraßen gilt nach RAA der RQ 28



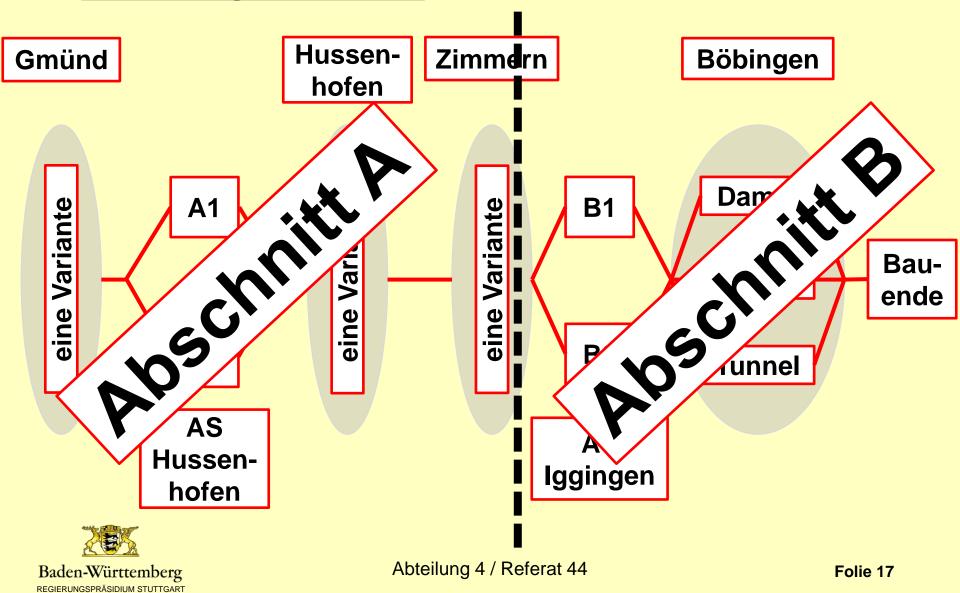


Bewertungsabschnitte Hussen-**G**münd Böbingen Zimm**d**rn hofen **Damm** eine Variante **A1 B1** eine Variante eine Variante Bau-Brücke ende **B2 A2** Tunnel AS AS Hussen-**Iggingen** hofen Abteilung 4 / Referat 44 Folie 16

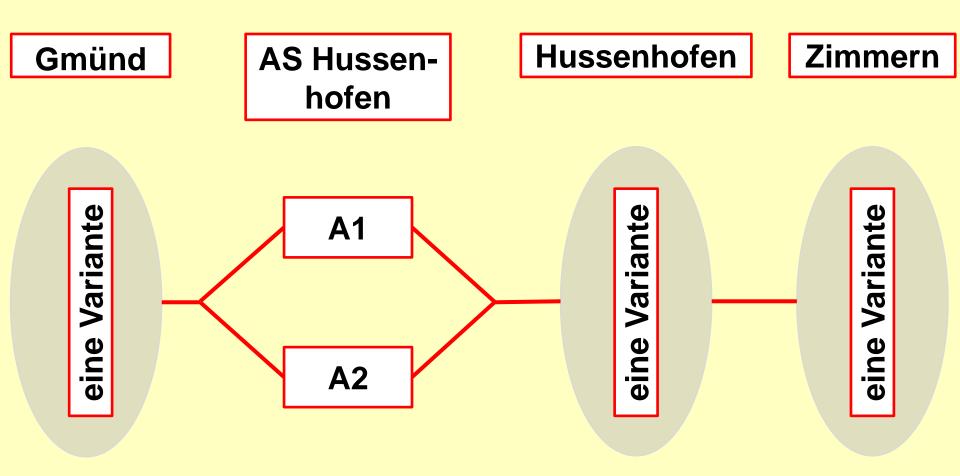
Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART

Bewertungsabschnitte

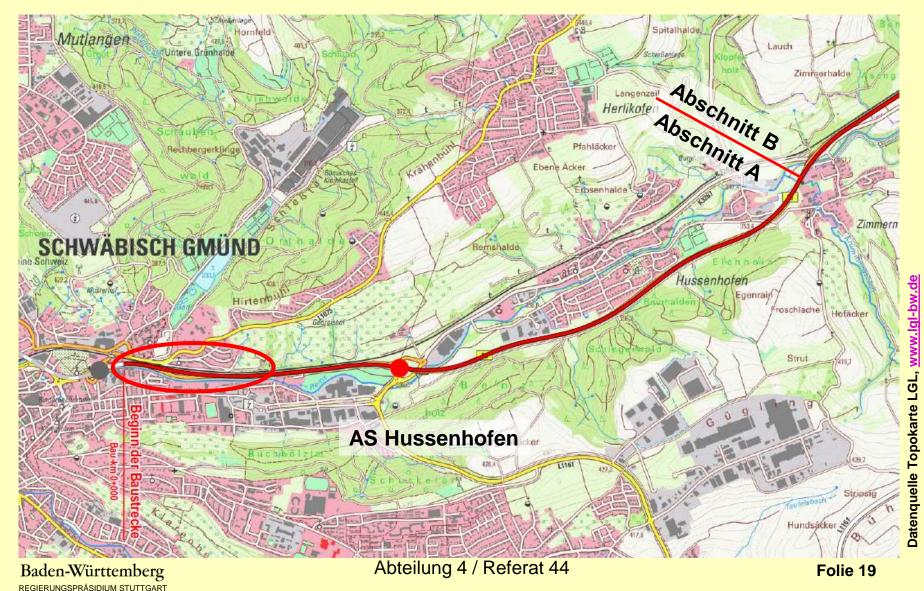


Abschnitt A (Schwäbisch Gmünd bis Zimmern)

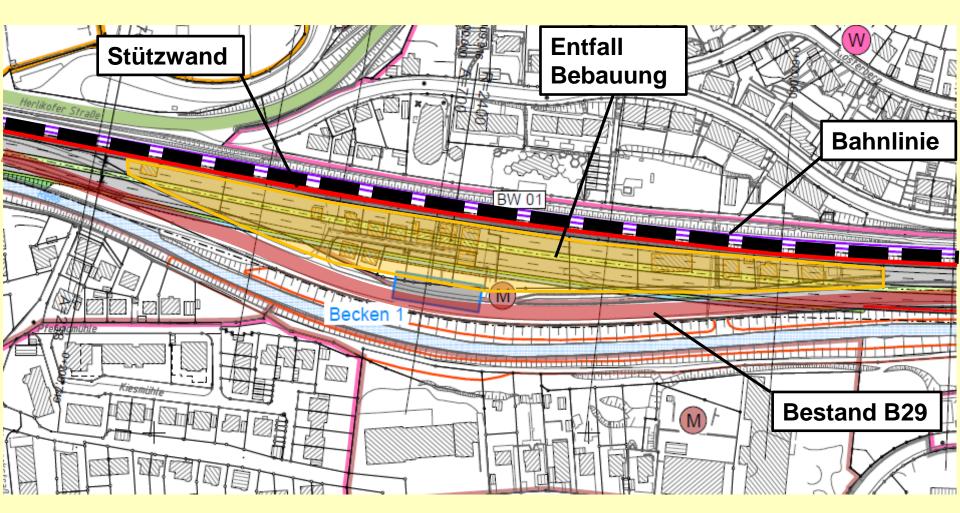




Schwerpunkte Abschnitt A



Bereich Schwäbisch Gmünd (nur 1 Variante)



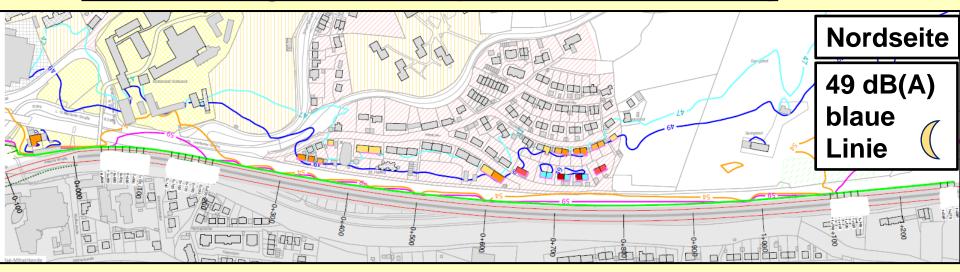


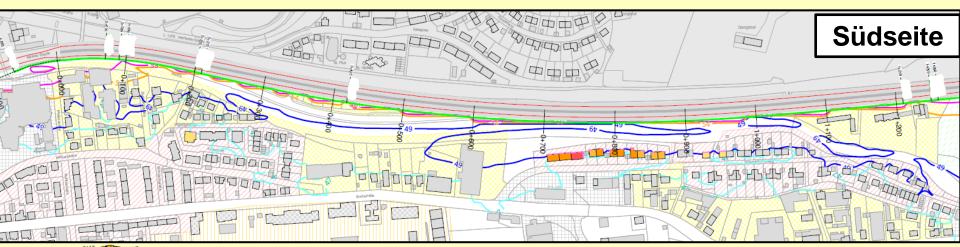
Abschätzung zum Lärm (Schwäbisch Gmünd)

- Beidseitiger Lärmschutz entlang der Bebauung erforderlich
- Tagsüber voraussichtlich Lärmschutzwände ausreichend
- Nachts voraussichtlich ergänzender passiver Lärmschutz im oberen Geschoss erforderlich
- Kleingartengebiet kann tagsüber durch Lärmschutzwand geschützt werden

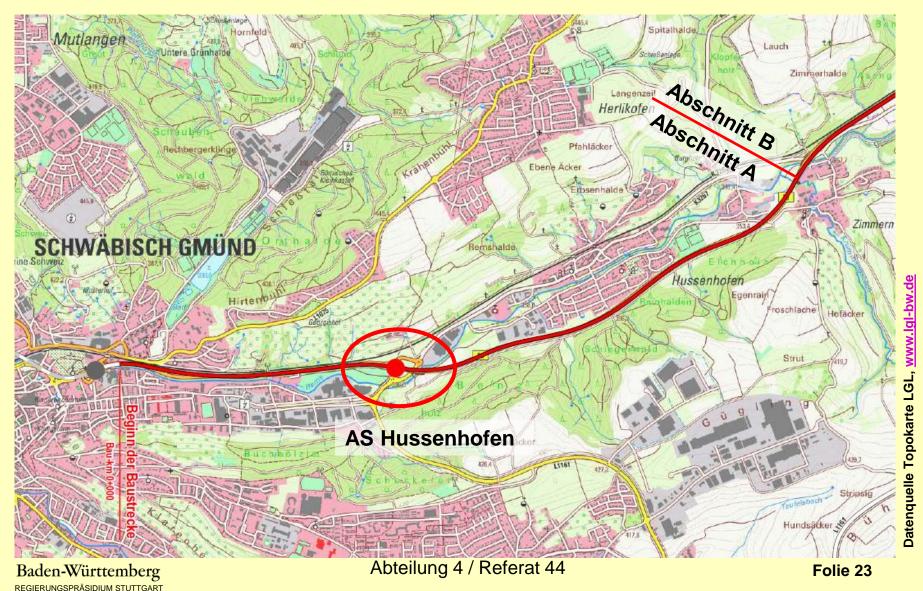


Abschätzung zum Lärm (Schwäbisch Gmünd)

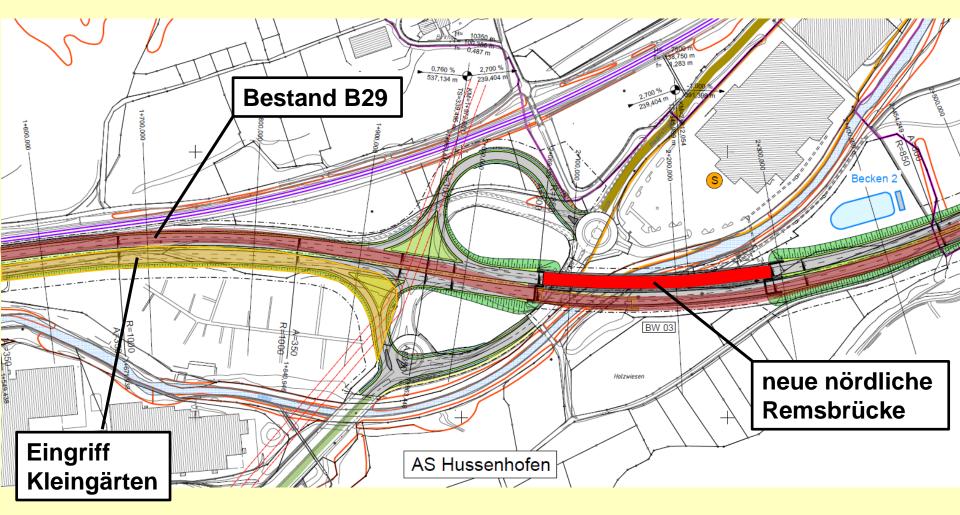




Schwerpunkte Abschnitt A

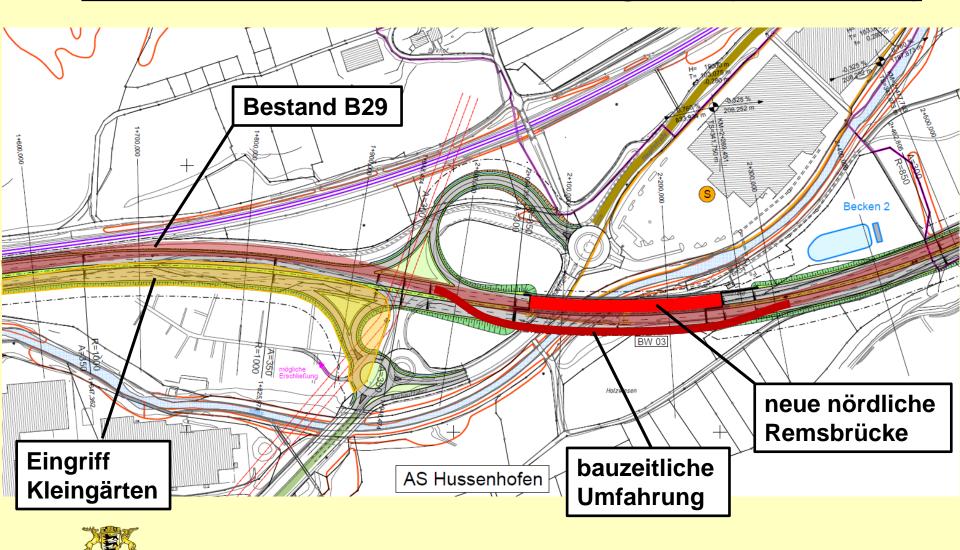


Bereich AS Hussenhofen und Kleingärten (Variante A1)





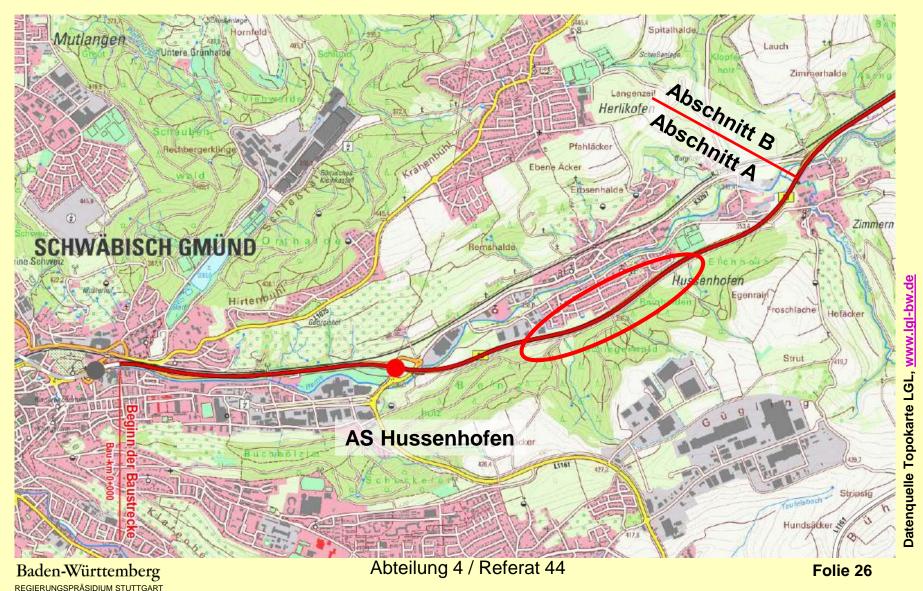
Bereich AS Hussenhofen und Kleingärten (Variante A2)



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART

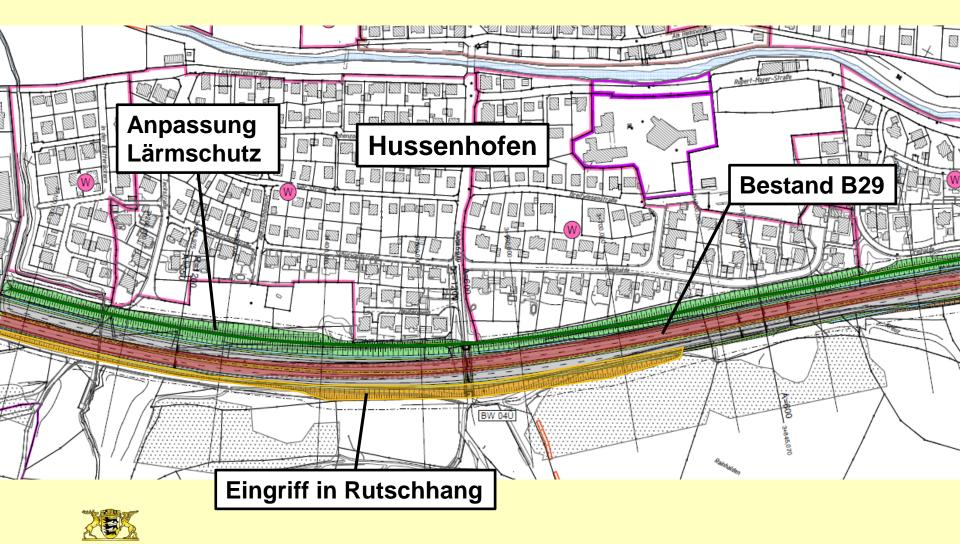
Schwerpunkte Abschnitt A



Bereich Hussenhofen (nur 1 Variante)

Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART

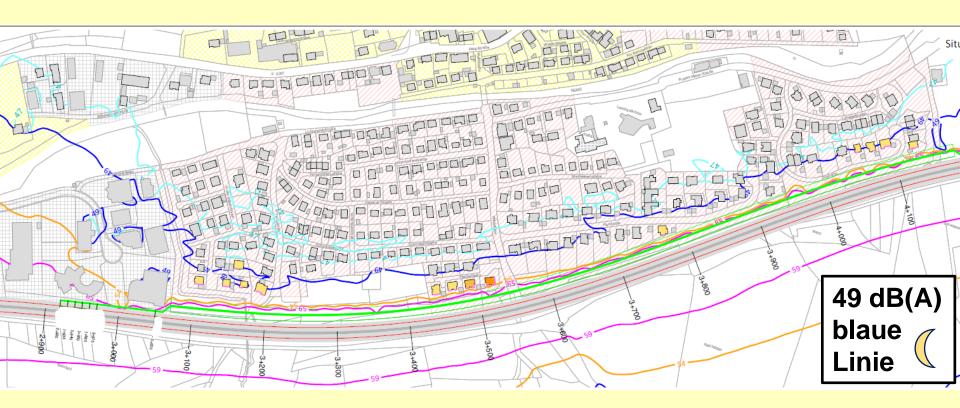


Abschätzung zum Lärm (Hussenhofen)

- Lärmschutz nördlich der Strecke entlang der Bebauung erforderlich
- Tagsüber voraussichtlich durch Wall-Wand-Kombination ausreichender Lärmschutz
- Nachts möglicherweise an vereinzelten Gebäuden im oberen Stockwerk Lärmschutzfenster erforderlich



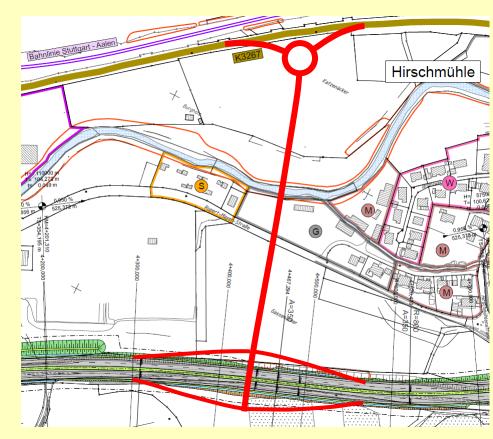
Abschätzung zum Lärm (Hussenhofen)





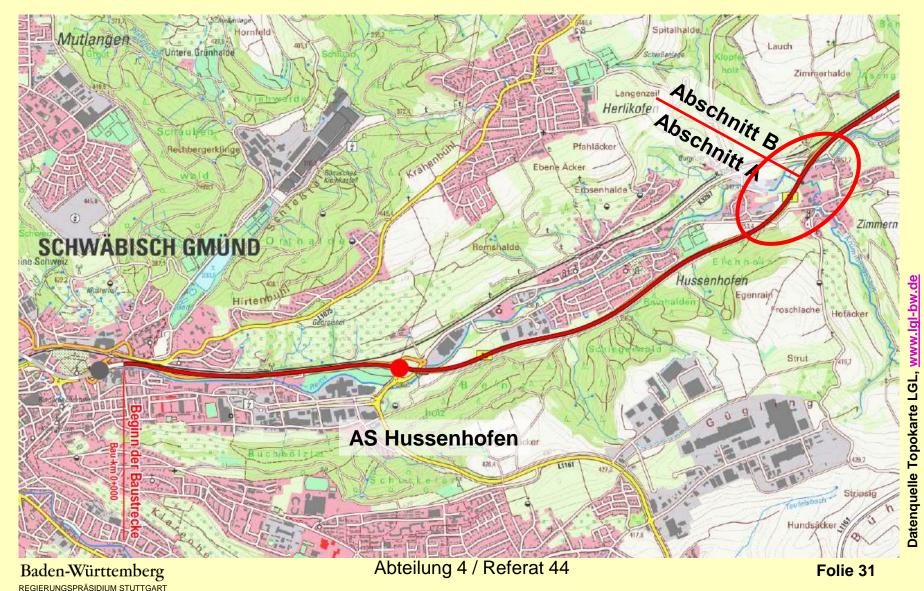
AS Hussenhofen Ost

- Anschlussstelle wurde untersucht, wird jedoch nicht weiter verfolgt
- Begründung:
 - Nur geringe Zusatzentlastung in Hussenhofen (500 Kfz/d)
 - Hohe Zusatzkosten (ca. 4,5 Mio. €)
 - Hoher Flächenverbrauch (ca. 2 bis 2,5 ha)
 - Zubringer schneidet
 Gewerbegebiet und Rems
 - AS im Rutschhang

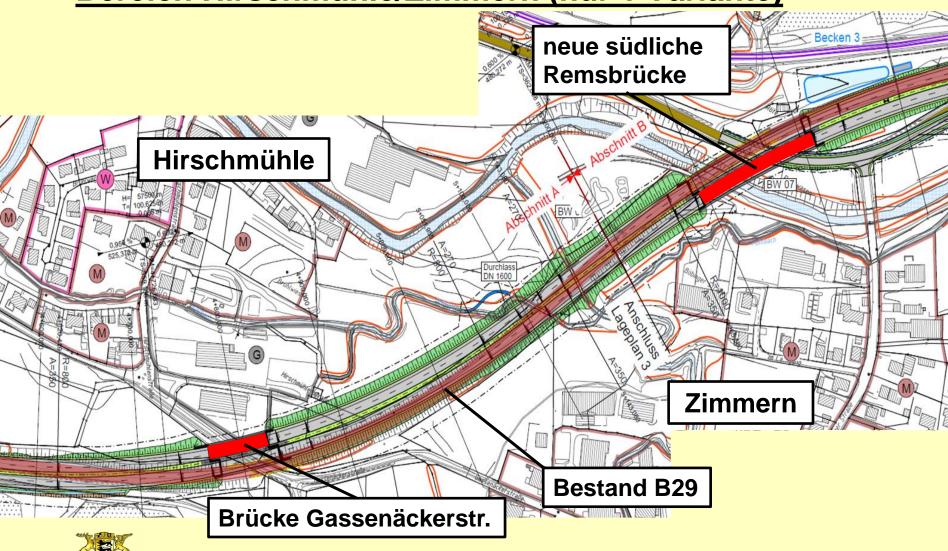




Schwerpunkte Abschnitt A



Bereich Hirschmühle/Zimmern (nur 1 Variante)



Baden-Württemberg

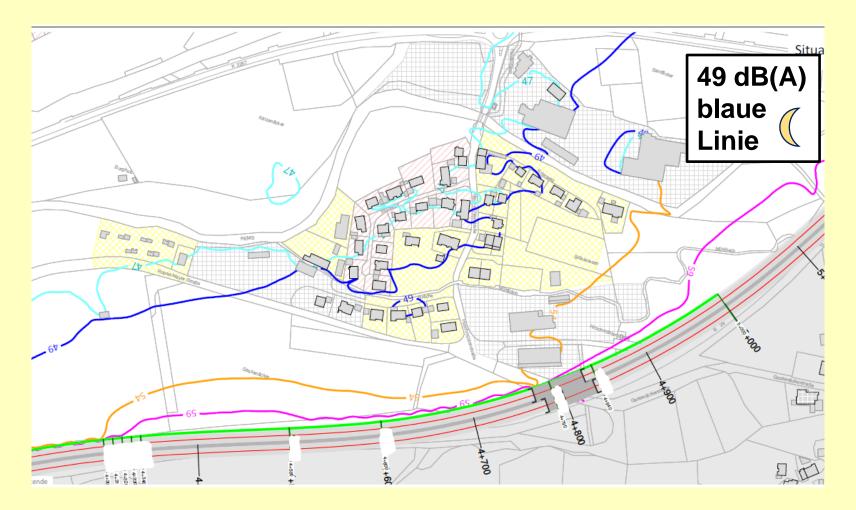
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART

Abschätzung zum Lärm in Hirschmühle/Zimmern

- Beidseitiger Lärmschutz entlang der jeweiligen Bebauung erforderlich
- Lärmschutzwände voraussichtlich für Tag und Nacht ausreichend

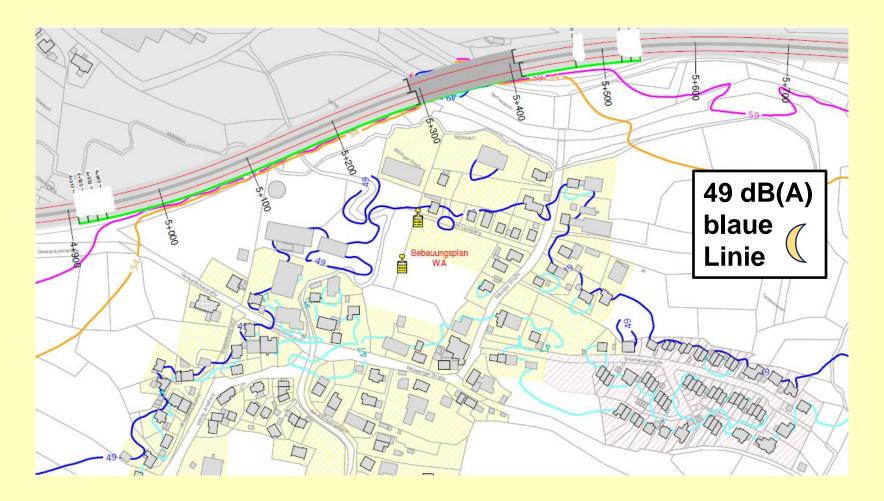


Abschätzung zum Lärm (Hirschmühle)





Abschätzung zum Lärm (Zimmern)





<u>Umweltverträglichkeitsstudie + Variantenvergleich</u>





Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

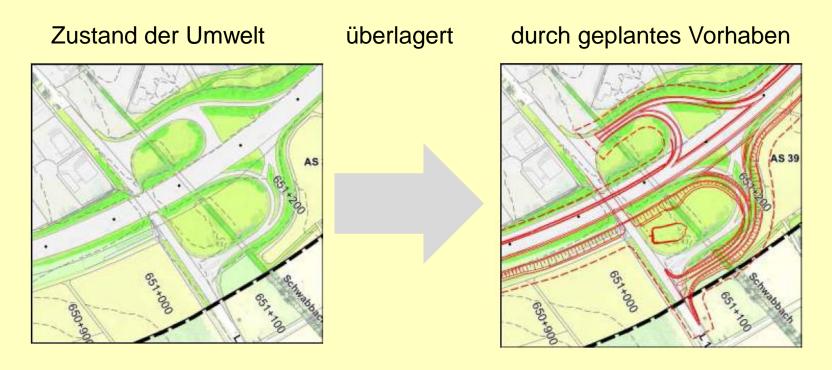
- nach Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) ist Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen
- Zweck: Auswirkungen auf Umwelt frühzeitig und umfassend

ermitteln, beschreiben, bewerten

Ergebnis: Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) als zentraler Fachbeitrag



Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)



 bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen aller Varianten auf Schutzgüter nach UVPG werden untersucht und gegenübergestellt



Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

- Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit
- Landschaft/Landschaftsbild
- Fläche
- Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt

Schutzgüter nach UVPG:

- Boden
- Wasser
- Klima/Luft
- Kultur- und Sachgüter









Eingriffsvermeidung und -minimierung

Ergebnis:

Variante mit geringstmöglichen Umweltauswirkungen

Variantenvergleich des Abschnitts A

Schutzgüter			
Mensch	Inanspruchnahme siedlungsnaher Freiraum, Erholungswald bei A1 geringer		
Landschaft/Landschaftsbild	keine wesentlichen Unterschiede		
Fläche	dauerhafte Flächeninanspruchnahme, Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzfläche bei A2 geringer		
Pflanzen	Verlust geschützter Biotopstrukturen, Flächen mit Biotopentwicklungspotential bei A1 geringer		
Tiere	keine wesentlichen Unterschiede		
Boden	Inanspruchnahme Bodenschutzwald bei A1 geringer		
Wasser	keine wesentlichen Unterschiede		
Klima/Luft	Verlust Immissionsschutzwald bei A1 geringer		
Kultur- und Sachgüter	keine wesentlichen Unterschiede		



Technischer Variantenvergleich Abschnitt A (Teil 1)

		Variante A1	Variante A2
Raumstruktur	SiedlungsentwicklungLand-/ForstwirtschaftEigentumsverhältnisse	Keine wesentlic	hen Unterschiede
Verkehr	BündelungswirkungBe-/EntlastungswirkungNetzverknüpfung	Keine wesentlic	hen Unterschiede
Entwurf und Sicherheit	TrassierungSicherheitseffekte	Keine wesentlic	hen Unterschiede



Technischer Variantenvergleich Abschnitt A (Teil 2)

		Variante A1	Variante A2
Bauablauf / Bauzeit	BauphasenBauzeit	++ ++	+
Betrieb/ Wartung	BetriebskostenWartungsarbeitenVerkehrseingriffe	Keine wesentlic	hen Unterschiede
Investitions- kosten	 Kostenschätzung (in Mio. €) 	69,2 Mio. €	67,6 Mio. €
Investitions- kosten	normiert	102 %	100 %

→ Kosten hier nur für Bewertungsabschnitt A ausgewiesen



Gesamtvergleich der Varianten

	Abschnitt A		
	Variante A1	Variante A2	
Raumstruktur	0	0	
Verkehr	0	0	
Entwurf und Sicherheit	0	0	
Umweltverträglichkeit	0	-	
Bauablauf / Bauzeit	++	+	
Betrieb / Wartung	0	0	
Investitionskosten (nur Teil A)	69,2 Mio. €	67,6 Mio. €	
Investitionskosten (normiert)	102 %	100 %	



Gesamtkosten Ausbau B 29

Absch (Gmünd bis	Abschnitt B (Zimmern bis Böbingen)					
A1 (ohne Behelfs- brücke)	A2 (mit Behelfs- brücke)	B1a (Brücke)	B1b (Tunnel)	B2a (Brücke)	B2b (Tunnel)	B2c (Damm)
69,2	67,6	82,8	128,8	85,2	134,3	86,9
102 %	100 %	100 %	155 %	103 %	162 %	105 %

Angaben in Mio. €

→ Je nach Variantenkombination Ausbaukosten zwischen:

150,4 – 203,5 Mio. €.

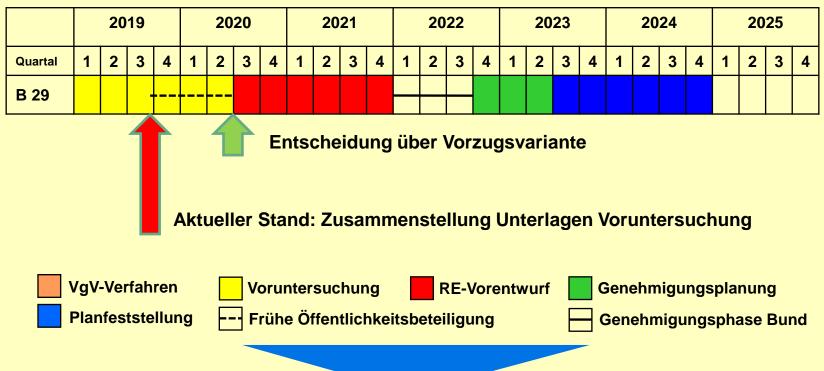
→ Im Vergleich zum Ansatz im Bedarfsplan 2016:

ca. 2- bis 3-fach höher



Zeitplan bis zum Baurecht

Stand: September 2019



Baurecht für die Gesamtstrecke frühestens Ende 2024



Bundesstraße B 29

Vierstreifiger Ausbau zwischen Schwäbisch Gmünd und Mögglingen

