



### **Vorbericht**

Vorlage Nr. 21-001-2018

Ziffer 2 der Tagesordnung

Ziffer 4 der Tagesordnung

KT-01-2018UT-01-2018

Dezernat 2

Straßenamt

Tanja Weber

### **Ausschuss für Umwelt und Technik**

öffentlich am 27.02.2018

### **Kreistag**

öffentlich am 14.03.2018

## **Neue Anbindung Biberach/Warthausen an die B 30; Auswahl der Vorzugsvariante (Antrag an den Kreistag)**

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Bericht zum aktuellen Planungsstand wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt auf der Grundlage der Variante 2 in die Entwurfsplanung einzusteigen und die notwendigen Planunterlagen für ein Planfeststellungsverfahren aufzustellen.

## Sachverhalt

### 1. Verkehrskonzeption Biberach/Warthausen

In 2013 wurde die Nordwestumfahrung von Biberach, als neue Verbindung zwischen der B 312 und der L 267, für den Verkehr freigegeben. Die Nordwestumfahrung ist ein wichtiger Baustein im Verkehrskonzept für den Raum Biberach/Warthausen. Zum einen konnten mit der Umfahrung die Ortsdurchfahrten von Birkenhard und Warthausen wirksam vom Verkehr entlastet werden, zum anderen wurde das neue Gewerbegebiet der Stadt Biberach am Flugplatz verkehrlich angebunden. Neben dieser Maßnahme gehören zum Verkehrskonzept Biberach/Warthausen:

- die Ortsumfahrung Warthausen im Zuge der B 465 zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Warthausen  
*Die Ortsumfahrung Warthausen ist im vordringlichen Bedarf des neuen Bundesverkehrswegeplans enthalten. Derzeit werden durch das Land die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs priorisiert. Die Ergebnisse der Priorisierung sollen noch im Frühjahr 2018 vorgestellt werden.*
- eine neue Gemeindeverbindungsstraße zwischen der L 280 und der L 267 (Blosenberg) zur Entlastung der L 280 (Bergerhauser Straße) und des Knotenpunktes B 465/L 267/L 280
  - o *Die Planung und Umsetzung der Maßnahme erfolgt durch die Stadt Biberach.*
- eine neue Anbindung des Raumes Biberach/Warthausen an die B 30 zwischen den Anschlüssen Barabain und Jordanbad als neue Verbindung zwischen der L 267 und der B 30, zur Verbesserung der Führung der Quell-Zielverkehre und zur Entlastung der Innenstadt Biberach und der Ortsdurchfahrt Herrlishöfen im Zuge der L 267.
  - o *(siehe Punkt 2)*

Darüber hinaus plant die Stadt Biberach ergänzend dazu verkehrlenkende Maßnahmen im Innenstadtbereich. Ziel dieser Maßnahmen ist die tangentielle Führung der Quell-Ziel-Verkehre, sodass neben einer Reduzierung des innerstädtischen Verkehrs ein besserer Verkehrsfluss erreicht und Entwicklungsmöglichkeiten für den ÖPNV und den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden. Hierzu sollen die Potentiale, die sich aus den oben genannten Maßnahmen ergeben, genutzt werden. Nähere Erläuterungen zu den verkehrlenkenden Maßnahmen erfolgten in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik vom 29. November 2016. Das Verkehrskonzept Biberach/Warthausen kann der Anlage 1 zum Vorbericht entnommen werden.

### 2. Variantenvergleich und Auswahl Vorzugsvariante

#### Untersuchte Varianten

Für die Auswahl einer Vorzugsvariante für eine neue Verbindung zwischen der L 267 und der B 30 mit neuem B 30-Anschluss zwischen den Anschlüssen Barabain und Jordanbad ist das vorhandene und geplante Straßennetz in den Variantenvergleich einzubeziehen. Im Hinblick auf die verschiedenen geplanten Maßnahmen im Raum Biberach/Warthausen (siehe Punkte 1) wurde von daher geprüft, ob neben der Verlängerung der Nordwestumfahrung Biberach eine Modifikation der Maßnahmen OU Warthausen oder der geplanten Gemeindeverbindungsstraße Blosenberg ebenfalls zum gewünschten verkehrlichen Ziel führen. Es wurden folgende Varianten geprüft und gegenübergestellt:

- |             |   |
|-------------|---|
| Variante 1: | Verlängerung der geplanten OU Warthausen nördlich von Oberhöfen bis zur B 30 mit Verknüpfung                            |
| Variante 2: | Verlängerung der Nordwestumfahrung zwischen Oberhöfen und Mettenberg bis zur B 30 mit Verknüpfung (Aufstieg B 30)       |
| Variante 3: | Verlängerung der geplanten Blosenbergstraße in Richtung Südosten - Südumfahrung Mettenberg bis zur B 30 mit Verknüpfung |

Die Linienführung der drei Varianten kann Anlage 2 zum Vorbericht entnommen werden.

### **Verkehrliche Bewertung**

In der Anlage 3 zum Vorbericht werden, als Auszug aus der Verkehrsuntersuchung zum Variantenvergleich, die Belastungspläne für die drei Varianten dargestellt. Zudem wird jeweils ein Differenzplan zum Prognosebezugsfall (ohne eine neue Verbindung zwischen der L 267 und der B 30) dargestellt.

Die Darstellungen machen deutlich, dass:

- die neue Verbindung zwischen der L 267 und der B 30 bei Variante 2 (Planungsfall 2 Neu) mit ca. 16.200 Kfz/24 h die höchste Verkehrswirksamkeit besitzt. Bei Variante 1 wird eine Verkehrsbelastung von 13.300 Kfz/24 h erreicht, bei Variante 3 eine Belastung von 14.900 Kfz/24 h.
- die Entlastung der OD Herrlishöfen bei den Varianten 1 und 2 mit 8.600 – 8.700 Kfz/24 h deutlich höher als bei Variante 3 (ca. 3.000 Kfz/24 h) ausfällt.
- die Entlastung der B 465 (Memminger Straße) und der L 267 (Ulmer Straße) bei Variante 1 nicht erreicht werden kann, da der neue B 30-Anschluss von Verkehren aus Richtung Süden kaum (ca. 300 Kfz/24 h) angenommen wird.

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass mit der Variante 2 die Ziele der Maßnahme:

- Entlastung der OD Herrlishöfen und der Innenstadt von Biberach
- Verbesserung der verkehrlichen Anbindung für Ziel- und Quellverkehre bezogen auf Biberach und Warthausen

am besten erreicht werden.

Durch die von der Stadt Biberach vorgesehenen ergänzenden verkehrslenkenden Maßnahmen können weitere Entlastungen im Innenstadtbereich erreicht werden. Dazu sollen die Potentiale, die sich aus der neuen Verbindung ergeben, genutzt werden. Durch die zentrale Lage des B 30-Anschlusses und dem direkten Übergang zur Nordwestumfahrung bei Variante 2 ist diese Variante hierfür am besten geeignet.

Vor diesem Hintergrund wird aus verkehrlicher Sicht eindeutig Variante 2 der Vorzug gegeben. In der Sitzung wird ein Vertreter des Ingenieurbüros Modus Consult die Ergebnisse der verschiedenen Planungsfälle näher erläutern.

### **Überarbeitung Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)**

In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik vom 27. Juni 2017 wurde zuletzt vom aktuellen Sachstand der Variante „Aufstieg B 30“ berichtet. Dabei wurde insbesondere auf die geänderte Konzeption des B 30-Anschlusses und die damit verbundenen verkehrlichen Auswirkungen bei Verzicht des Anschlusses der L 280 bei Mettenberg eingegangen.

Auf der Grundlage der geänderten Anschlusskonzeption, wurden bzw. werden die damit verbundenen überarbeiteten Ergebnisse der Begleituntersuchungen (Verkehr/Lärm/Luftschadstoffe) in den Variantenvergleich im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie eingearbeitet. Ziel der Untersuchung ist, nach Abwägung aller Vor- und Nachteile bzgl. der verschiedenen Schutzgüter, die Benennung einer Vorzugsvariante für den weiteren Planungsprozess.

Mittlerweile ist die Bearbeitung des Variantenvergleichs soweit fortgeschritten, dass erste aussagekräftige Ergebnisse bzgl. der Auswahl einer Vorzugsvariante vorliegen; diese werden im Ausschuss für Umwelt und Technik sowie in den zuständigen Gremien der Stadt Biberach

und der Gemeinde Warthausen vor Fertigstellung der UVS vorgestellt und die Auswahl der Vorzugsvariante begründet.

### Variantenvergleich / Risikoanalyse

Im Rahmen der Risikoanalyse der Umweltverträglichkeitsstudie werden die maßgeblichen Aussagen der verschiedenen Fachgutachten

- faunistisches Sondergutachten zum Arten- und Biotopschutz inkl. Artenschutzfachbeitrag
- Verkehrsgutachten
- Lärmgutachten
- Schadstoffgutachten
- Trassenuntersuchungen (Flächenbedarf/Massenbewegungen/Kosten)

bezogen auf die untersuchten Varianten zusammengefasst, gegenübergestellt und bewertet. Dabei erfolgt die Ermittlung, Beschreibung und Beurteilung der zu erwartenden Risiken für:

- Schutzgut Mensch (Wohnen / Wohnumfeld), Sach- und Kulturgüter
- Abiotische Schutzgüter (keine Betroffenheit von Lebewesen) wie Boden, Wasser, Klima und Landschaft
- Pflanzen- und Tierwelt
- Umweltnutzungen (Land-/Forst-/Wasserwirtschaft / Erholungsnutzung / Naturschutz)

Die Ergebnisse werden in folgende Teilbereiche gegliedert:

- Baubedingte Risiken	Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter während der Bauzeit
- Anlagebedingte Risiken	Dauerhafte Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter durch den Baukörper
- Betriebsbedingte Effekte	Straßenverkehrsbedingte Auswirkungen <ul style="list-style-type: none"> <li>- Barrierewirkung durch den Verkehrsfluss</li> <li>- Lärmemissionen und – immissionen</li> <li>- Schadstoffemissionen und – immissionen</li> </ul>

Neben den verkehrlichen Wirkungen und den damit verbundenen Lärm- und Schadstoffausbreitungen der drei verschiedenen Varianten fließen u.a. auch der Flächenbedarf sowie die notwendigen baulich bedingten Massenbewegungen in den Abwägungsprozess ein. Die nachfolgende Tabelle stellt die Baulänge, den Flächenbedarf sowie die Massenbewegungen der drei untersuchten Varianten gegenüber:

- Baulänge in km und Flächenbedarf in m<sup>2</sup>

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
<b>Baulänge</b>	1,4	1,9	4,1
<u>Versiegelte Fläche</u>			
Fahrbahn	25.090	25.852	52.661
Bankett	3.284	6.822	10.997
<b>Summe versiegelt</b>	<b>28.374</b>	<b>32.674</b>	<b>63.658</b>
<u>Überformte Nebenflächen</u>			
Böschungen	30.472	39.146	64.478
Mulden	2.719	3.436	5.750
<b>Summe überformt</b>	<b>33.191</b>	<b>48.582</b>	<b>70.228</b>
<u>Innenflächen</u>			
<b>In Anschlussbereichen</b>	<b>10.118</b>	<b>9.017</b>	<b>16.968</b>
<b>Gesamtflächenbedarf</b>	<b>104.874</b>	<b>126.855</b>	<b>221.082</b>

- Massenbewegungen in m<sup>3</sup>

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Erdabtrag	113.000	365.000	228.000
Erdauftrag	132.000	39.000	134.000
Summe Massenbewegungen	245.000	404.000	362.000

Die Gegenüberstellung macht deutlich, dass Variante 3 aufgrund seiner langen Trasse den mit Abstand größten Flächenbedarf besitzt. Zwar können bei Variante 3 auf Teile der von der Stadt geplanten Blosenbergstraße verzichtet werden (max. 34.000 m<sup>2</sup>), dennoch verbleibt eine Mehrflächenbedarf von rund sechs Hektar im Vergleich zu Variante 2. Variante 2 hat einen um rund 2,2 Hektar größeren Flächenbedarf als Variante 1.

Aufgrund der vorhandenen Topographie im Bereich der Rißhänge sind bei Variante 2 mit rund 404.000 m<sup>3</sup> die erforderlichen Massenbewegungen am größten.

### **Auswahl Vorzugsvariante 2**

Die Erläuterung und vergleichende Beurteilung der vorliegenden Ergebnisse der drei untersuchten Varianten kommt zum Ergebnis, dass insbesondere aufgrund der besseren verkehrlichen Wirkung mit den damit verbundenen Möglichkeiten von weiteren verkehrlenkenden Maßnahmen im Stadtgebiet Biberach, Variante 2 der Vorzug zu geben ist und diese Variante zur weiteren Beplanung empfohlen wird.

Herr Stocks vom Büro Umweltsicherung und Infrastrukturplanung wird die Herleitung der Vorzugsvariante in der Sitzung erläutern.

### **3. Weiteres Vorgehen**

Auf der Grundlage der gewählten Vorzugsvariante erfolgt mit der Erstellung der Entwurfsplanung der Einstieg in die nächste Planungsstufe. Hierfür sind eine Bestandsvermessung, ein aussagekräftiges Baugrundgutachten sowie artenschutzfachliche Erhebungen erforderlich. Darüber hinaus sind für die Erstellung der Genehmigungsunterlagen das Verkehrsgutachten, die Lärmuntersuchung und das Schadstoffgutachten fortzuschreiben. Die Straßenplanung erfolgt in enger Abstimmung zur landschaftspflegerischen Begleitplanung. Ziel ist, dass bis zum Jahresende 2018 die Unterlagen für das anstehende Planfeststellungsverfahren vorliegen.

#### **Anlagen**

- Anlage 1 Verkehrskonzept Biberach/Warthausen
- Anlage 2 Übersicht Varianten
- Anlage 3 Auszug Verkehrsgutachten