



Sitzungsvorlage 72/2019

Verbandsversammlung – öffentlich

am 11.12.2019 in Pforzheim

Tagesordnungspunkt 5 – zur Beschlussfassung

Betreff: Bundesfernstraßenmaßnahmen; hier: **B 28, OU Horb-Hohenberg**

Bezug: Vorlagen 21 und 32/2018, 21, 22 und 58/2019

Beschlussvorschlag:

Der Regionalverband Nordschwarzwald fordert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg nachdrücklich dazu auf, die unmittelbare Weiterplanung der B 28 OU Horb-Hohenberg durch das Regierungspräsidium Karlsruhe vorzusehen und zu veranlassen.

Sachstand und Begründung:

In Gremiensitzungen des Regionalverbandes berichten Vertreter des Regierungspräsidiums Karlsruhe (RP KA) seit vielen Jahren in unregelmäßigen Abständen über den Stand bei wichtigen Landes- und Bundesfernstraßenmaßnahmen in der Region Nordschwarzwald. Zuletzt erfolgte in der Sitzung des Verwaltungs-, Wirtschafts- und Verkehrsausschusses (VWVA) am 05. Juni 2019 eine Berichterstattung über den aktuellen Stand der Planungen bei den wichtigsten Landes- und Bundesfernstraßenprojekten der Region durch Herrn Leitenden Baudirektor Axel Speer vom Referat 44 „Straßenplanung“ des RP Karlsruhe, und in der Sitzung des VWVA am 13. November 2019 eine Berichterstattung über den aktuellen Stand bei den laufenden Baumaßnahmen durch Herrn Baudirektor Erik Lang vom Referat 47.3 „Baureferat Süd“ des RP KA.

Da es in der Sitzung am 13.11. im Verlauf der Diskussion verschiedene Fragen zum Stand einzelner Planungen gab, für die Herr Lang im Baureferat allerdings nicht zuständig ist, hat der Vorsitzende zugesagt, dass die Geschäftsstelle die Antworten zu diesen Fragen beim Planungsreferat des RP KA einholen und den Mitgliedern zur Kenntnis geben wird. Die Antworten des Planungsreferates zu den Fragen sind in der Anlage aufgeführt.

Aus den Antworten geht hervor, wie der Planungsstand bei den Maßnahmen ist, und welche Planungs- und Verfahrensschritte seitens des RP KA (bei den Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Fernstraßenbedarfsplans 2016 und der Projekte der Gruppe 1 gemäß der Umsetzungskonzeption des Landes zum FStrBedPlan 2016) jeweils als nächstes vorgesehen sind. Allerdings mit einer Ausnahme: Laut der Antwort des RP KA ist bei der Maßnahme **B 28 OU Horb-Hohenberg** noch offen, ob diese überhaupt (nach Abschluss der Umweltverträglichkeitsstudie und der Vorplanung) weiter beplant wird (Antwort RP KA Seite 2 oben). Laut RP KA muss dies noch mit dem BMVI und dem VM Baden-Württemberg abgestimmt werden.

Da es aus regionaler Sicht unabdingbar ist, dass auch diese wichtige regionalbedeutsame Straßenbaumaßnahme ohne Verzug weitergeplant wird, wird vorgeschlagen, mit dieser Zielrichtung einen entsprechenden Appell an die zuständigen Ministerien zu richten.

Klaus Mack
Verbandsvorsitzender

Anlage: Antwort des RP Karlsruhe vom 20.11.2019

Thomas Bahnert

Von: Speer, Axel (RPK) <Axel.Speer@rpk.bwl.de>
Gesendet: Mittwoch, 20. November 2019 13:47
An: Thomas Bahnert
Cc: Deveaux, Nicolai (RPK); Wrede, Maike (RPK)
Betreff: AW: Fragen zu diversen Planungsmaßnahmen
Anlagen: 191130_Vermerk RV NSW.docx

Sehr geehrter Herr Bahnert,
anbei die gewünschten Informationen zu den Planungsmaßnahmen

Mit freundlichen Grüßen

Axel Speer

Regierungspräsidium Karlsruhe
Abteilung Straßenwesen und Verkehr
Leiter Referat 44 - Straßenplanung
☰ Schloßplatz 4-6 76131 Karlsruhe
☎ 0721/926 3417
✉ Axel.Speer@rpk.bwl.de

Von: Thomas Bahnert [mailto:bahnert@rvnsw.de]
Gesendet: Mittwoch, 13. November 2019 15:27
An: Speer, Axel (RPK)
Betreff: Fragen zu diversen Planungsmaßnahmen

Sehr geehrter Herr Speer,

in der heutigen Sitzung unseres Verwaltungs-, Wirtschafts- und Verkehrsausschusses hat Herr Lang vom Straßenbaureferat Süd des RP KA wichtige aktuell laufende **Baumaßnahmen** bei den Bundesfernstraßen und zwei Landesstraßen in der Region vorgestellt.

In der nachfolgenden Diskussion wurden von Mitgliedern des Gremiums auch einzelne Fragen zur **Planung** verschiedener Maßnahmen gestellt, um deren kurze Beantwortung wir Sie hiermit bitten:

1. Folgen des Neubaus der B 32-Hochbrücke Horb: Werden nach Realisierung der Hochbrücke negative verkehrliche Folgen (deutlich stärkere Verkehrs- und damit auch Lärm-Belastungen) für die anschließenden Knotenpunkte und für die heutige Hohenberg-Querspange (L 355) sowie die angrenzende Wohnbebauung erwartet?
2. In Folge des Neubaus der Hochbrücke müsste unbedingt die B 28 OU Horb (Hohenberg-Umfahrung) sowie der „Rauhe Stich“ (als Gesamtprojekt zwischen Grünmettstetten und L 355) forciert weitergeplant werden – wie ist der aktuelle Planungsstand bei den beiden Maßnahmen?
3. Wie ist der aktuelle Planungsstand beim Entlastungstunnel Calw B 296?
4. Wie ist der aktuelle Planungsstand beim geplanten abschnittsweisen 3-spurigen Ausbau der B 463 im Nagoldtal? Welche Abschnitte betrifft dies genau?

Wir würden uns freuen, wenn Sie die Fragen bis zum 10. Dezember beantworten könnten, dann könnten wir unsere Mitglieder (Sitzung der Verbandsversammlung ist am 11. Dezember) entsprechend informieren.

Mit freundlichen Grüßen

THOMAS BAHNERT

Dipl.Ing. Raum- und Umweltplanung
Regional- und Verkehrsplaner,

stellvertretender Verbandsdirektor
Regionalverband Nordschwarzwald
Westliche Karl-Friedrich-Straße 29-31
75172 Pforzheim
Tel.: 07231/14784-14
bahnert@rvnsw.de
www.rvnsw.de

REGION NORDSCHWARZWALD
Regionalverband



1. Folgen des Neubaus der B 32-Hochbrücke Horb: Werden nach Realisierung der Hochbrücke negative verkehrliche Folgen (deutlich stärkere Verkehrs- und damit auch Lärm-Belastungen) für die anschließenden Knotenpunkte und für die heutige Hohenberg-Querspange (L 355) sowie die angrenzende Wohnbebauung erwartet?

Der Verkehrsuntersuchung des IB Bauer von 2014 können die sogenannten Differenzbelastungen infolge der Neckartalbrücke entnommen werden. Diese stellen die Differenz der Verkehrsstärken im Untersuchungsraum mit und ohne Neckartalbrücke im Prognosejahr 2030 dar.

Dabei ist die Differenzbelastung am Knotenpunkt B 32/B 28 (B 14 alt)/L 355 mit 2.100 Fz/24h am höchsten und nimmt Richtung Westen zwischen dem 2. und 3. Knotenpunkt auf 1.200 Fz/24h ab. Ab dem 3. Knotenpunkt (Nordring und Rauher Grund) nimmt die Differenzbelastung im Prognosejahr 2030 auf 700 Fz/24h ab.

Es ist nur eine geringe Zunahme des Verkehrs infolge der Neckartalbrücke zu verzeichnen, der in Richtung Bildechingen und Horb Hohenberg abnimmt.

Im Planfeststellungsverfahren zur Maßnahme B 32 OU Horb Neckartalbrücke wurde die sogenannte Fernlärmwirkung der Neubaumaßnahme insbesondere auch auf die anschließenden Knotenpunkte und L 355 untersucht. Ergebnis der Untersuchung war, dass sich aufgrund der durch die Neubaumaßnahme im Bestandsnetz verursachten, nur geringen Verkehrszunahme, schalltechnisch keine wesentlichen Veränderungen ergeben und diese unterhalb der Hörbarkeitsschwelle liegen.

2. In Folge des Neubaus der Hochbrücke müsste unbedingt die B 28 OU Horb (Hohenberg-Umfahrung) sowie der „Rauhe Stich“ (als Gesamtprojekt zwischen Grünmettstetten und L 355) forciert weitergeplant werden – wie ist der aktuelle Planungsstand bei den beiden Maßnahmen?

B 28, OU Horb (IG Hohenberg)

Länge:	2,6 km – 3,6 km (je nach Variante)
Kosten:	22,7 Mio. € bis 56,9 Mio. € (je nach Variante)
BVWP 2030:	WB* = Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
Stand:	Vorplanung

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist die ursprünglich im Vordringlichen Bedarf gelistete Maßnahme nur noch im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht enthalten.

Weitere 67 Maßnahmen in Baden-Württemberg sind im Vordringlichen Bedarf eingestuft. In Ausnahmefällen ist vorgesehen, auch einzelne Maßnahmen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht bei der Priorisierung zu betrachten. Dies kann erforderlich sein,

wenn z. B. besondere Erhaltungszwänge oder bedeutende Planungen Dritter (z.B. die Planung der Rheintalbahn) die Aufnahme einer Planung kurz- oder mittelfristig erfordern.

Mehrere Vorplanungsvarianten wurden bereits erarbeitet und mit dem BMVI abgestimmt. Im BVWP ist als Vorzugsvariante eine Nordumfahrung von Hohenberg dargestellt. Diese Variante löst aber aller Voraussicht nach artenschutzrechtliche Verbotstatbestände aus. Zudem ist mit erheblichen Eingriffen in hochwertige und hofnahe landwirtschaftliche Flächen zu rechnen. Alternativ wird eine höhenfreie Variante auf der Bestandstrasse untersucht (B 28 in Tieflage mit drei obenliegenden Kreisverkehrsplätzen). Ebenso in Betracht kommt eine plangleiche Mitbenutzungsvariante mit koordinierten Lichtsignalanlagen. Die Straßenplanung befindet sich in der Vorplanung. Der Abschluss der Umweltverträglichkeitsstudie wird Ende 2019 erwartet.

Ob die Maßnahme dann weiter beplant wird, muss noch mit dem VM und dem BMVI abgestimmt werden.

B 28, Grünmettstetten - L 355 (BÜ Seehaus und Ausbau Rauher Stich) Bauabschnitt 1: BÜ-Beseitigung Seehaus

Länge:	ca. 2,5 km
Kosten:	21,5 Mio. € (Kostenberechnung vom 08.08.2019)
BVWP 2030:	laufend und fest disponiert
Stand:	Entwurfsplanung

Die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs Seehaus als ein Teil der Gesamtmaßnahme „B 28, Grünmettstetten – L 355“, wurde aus Verkehrssicherheitsgründen als eigenständiges Projekt vorgezogen. Dieses Projekt unterliegt den Bestimmungen der §§ 3 und 13 des EKrG. Die kreuzungsbedingten Kosten sind vom Bund und der DB Netz AG zu tragen.

Wesentliches Merkmal dieses rund 2,5 km langen Ausbauabschnittes von der K 4703 bis zur K 4779 ist eine 6-Feldbrücke über die Bahnlinie Freudenstadt - Eutingen mit einer Gesamtspannweite von 263,5 m.

Derzeit werden die Entwurfsunterlagen abschließend zusammengestellt und der Vorentwurf an das VM und BMVI zur Genehmigung übersandt werden. Dies ist für das 1. Quartal 2020 vorgesehen.

Bauabschnitt 2: Ausbau „Rauher Stich“

Länge:	4,6 km
Kosten:	23,6 Mio. Euro (Kostenschätzung Nov 2018)

BVWP 2030: laufend und fest disponiert
Stand: Vorplanung

Der zweite Planungsabschnitt der Gesamtmaßnahme „B 28, Grünmettstetten – L 355“ erstreckt sich von der K 4779 bis zur L 355. Er schließt am Bauende des 1. Bauabschnitts an und bildet den Lückenschluss zur ebenfalls sich in Planung befindenden Ortsumfahrung Horb-Hohenberg im Zuge der B 28 neu.

Basierend auf dem im Jahr 2001 genehmigten Vorentwurf wurden 4 mögliche Trassenvarianten erarbeitet. Außerdem wurde von Seiten der Landschaftsplanung ein relativ schmaler Korridor skizziert, in dem sich die neue Trasse möglichst befinden sollte um die - insbesondere hinsichtlich des Artenschutzes - kritischen Bereiche weitgehend zu schonen. Um die umweltfachlichen, aber auch die verkehrlichen Belange zu verbinden, wurde diese „Umweltvariante“ so modifiziert, dass eine zusätzliche Verknüpfung mit der K 4706 möglich ist. Insgesamt werden 6 verschiedene Trassenvarianten untersucht.

Da das geschätzte Honorar für die Objektplanung Verkehrsanlagen oberhalb des EU-Schwellenwertes liegt, wurde ein VgV-Verfahren zur EU-weiten Vergabe der Planungsleistungen durchgeführt. Das Verfahren wurde im August 2019 mit der Auftragsvergabe abgeschlossen werden. Eine Verkehrsuntersuchung ist in Bearbeitung.

Zur Festlegung des Untersuchungsrahmens der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde für das Projekt ein Scoping-Termin beantragt. Dieser wird vermutlich am 17. Dezember dieses Jahres stattfinden.

3. Wie ist der aktuelle Planungsstand beim Entlastungstunnel Calw B 296?

Länge: 0,84 km
Kosten: 30,5 Mio. € (Stand Januar 2014)
BVWP 2030: VB Vordringlicher Bedarf
Stand: Entwurfsplanung

Die Innenstadt von Calw soll durch den Bau eines 600 m langen Tunnels im Zuge der B 296 insbesondere im Bereich der Bischofstraße und der nördlichen Bahnhofstraße vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Der Genehmigungsvermerk des BMVI mit der Zustimmung zur Vorzugsvariante liegt seit dem 23.05.2017 vor. Derzeit erfolgt die Aufstellung des Vorentwurfs (Straßenplanung, Bauwerksplanung, Landschaftsplanung). Das aktualisierte Verkehrsgutachten mit Untersuchung der Knotenpunkte an den Portalen liegt vor.

Die beiden Knotenpunkte im Süden und Norden wurden anschließend mit einer Mikrosimulation genauer untersucht.

Aktuell befasst sich die Straßenplanung mit Lösungsmöglichkeiten für die zukünftige Führung des Fußgänger- und Radverkehrs. Dieser noch fehlende Teil des straßenplanerischen Vorentwurfs soll bis zum Jahresende vorliegen.

Im II. Quartal 2019 wurden das Immissionsgutachten, die schalltechnische Untersuchung und das hydrogeologische Gutachten beauftragt. Die vorliegenden Unterlagen der Umweltplanung (Artenschutz und landschaftspflegerischer Begleitplan) werden derzeit aktualisiert. Mit der Erstellung des Immissionsgutachtens und der schalltechnischen Untersuchung kann allerdings erst begonnen werden, wenn die Straßenplanung abgeschlossen ist.

Es wird damit gerechnet, dass der komplette Vorentwurf im III. Quartal 2020 beim VM/BMVI vorgelegt werden kann. Nach erfolgter Genehmigung werden die Planfeststellungsunterlagen erstellt.

4. Wie ist der aktuelle Planungsstand beim geplanten abschnittswisen 3-spurigen Ausbau der B 463 im Nagoldtal? Welche Abschnitte betrifft dies genau?

Zum Ausbau und zur Sicherung einer zukunftsfähigen Infrastruktur hat der Landkreis Calw durch das Steinbeis Transferzentrum an der Hochschule Karlsruhe einen sogenannten Straßenentwicklungsplan aufstellen lassen. In diesem Plan wird die Anlage von Überholfahrstreifen in mehreren Bereichen der B 463 vorgeschlagen. Ausschlaggebend für den geplanten 3-streifigen Ausbau sind der hohe Schwerverkehrsanteil und der daraus resultierende hohe Überholdruck. Die Verkehrszahlen (< 8.000 Kfz/24h) und die Unfallsituation (unauffällig) reichen nicht als Begründung für einen 3-streifigen Ausbau aus. Der Ausbau soll somit aus Sicherheitsgründen und zur Entwicklung des Ländlichen Raums erfolgen. Das Projekt hat Modellcharakter und soll daher auch wissenschaftlich begleitet werden. Die Federführung bei diesem Projekt liegt beim Landkreis Calw.

Um konkrete Planungen aufnehmen zu können, muss der Landkreis die einzelnen Abschnitte hinsichtlich des Bedarfes (Überholdruck, Verkehrsbelastung), der Wirksamkeit und der Wirtschaftlichkeit priorisieren, indem z. B. der o. g. Straßenentwicklungsplan diesbezüglich ergänzt bzw. fortgeschrieben wird.

Die einzelnen Abschnitte sind:

Abschnitt 1 zwischen Dennjächt und Bad Liebenzell

Abschnitt 2 zwischen Calw und Wildberg

Abschnitt 3 zwischen Wildberg und Nagold

Die Priorisierung der Abschnitte, die Planung, die Herstellung des Baurechts sowie die bauliche Umsetzung erfolgt durch den Landkreis Calw. Hierfür hat das Regierungspräsidium am 09.07.2019 eine Planungs- und Bauvereinbarung mit dem Landkreis Calw abgeschlossen. Die Finanzierung des Baus erfolgt durch den Bund im Rahmen des Um- und Ausbauprogrammes.