

Regierungspräsidium Stuttgart

- Referat 44 -

Datum: 31.01.2023

Az.: RPS44-394-15

Bearbeiter: [REDACTED]

Durchwahl: 0711 904-144 [REDACTED]

Aktenvermerk

B 27 AS Neckarsulm - B27/L1095

Die Planung zum 4-streifigen Ausbau der Bundesstraße B 27 zwischen der A 6 Anschlussstelle Heilbronn-Neckarsulm und der B 27 / L 1095 (Amorbachknoten) wurde 2016 in den Bedarfsplan des Bundes aufgenommen und dem Vordringlichen Bedarf (VB) zugeordnet.

Die Stadt Neckarsulm plant den Anschluss der Binswanger Straße an die B 27 seit 2021 nicht mehr weiter. Dies hat auch Auswirkungen auf den Ausbau der B 27. Zudem ist der Ausbau der Bundesstraße im Bereich Neckarsulm durch den Verlauf in Ortsrand- bzw. Ortslage schwierig. Daher hat das Regierungspräsidium eine Machbarkeitsstudie zum Ausbau der Bedarfsplanmaßnahme erstellen lassen, um die technische Machbarkeit und den bautechnischen Aufwand abschätzen zu können. Die Machbarkeitsstudie war dann Grundlage für die Projektabstimmung 1 - Variantensuche – nach den RE 2012 mit dem Ministerium für Verkehr (VM), dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und dem Fernstraßenbundesamt (FBA). Im Folgenden werden die Machbarkeitsstudie, die Projektabstimmung und das weitere Vorgehen zusammengefasst.

1 Varianten

Insgesamt wurden 12 Varianten¹ in drei Variantengruppen betrachtet.

A Ausbau im Bestand

Die B 27 wird in bestehender Lage und Höhe ausgebaut. Baubeginn ist nördlich der A 6 Anschlussstelle Heilbronn / Neckarsulm am Ende der Verflechtungsstreifen. Das Bauende ist abhängig von der jeweiligen Variante.

A1 AS „Neckarsulm-Mitte“ bleibt erhalten und wird nicht umgebaut (1.1.1)

Die Variante entspricht dem Plan, der der Anmeldung zum Bedarfsplan zugrunde gelegt wurde. Bauende ist vor der Anschlussstelle Neckarsulm Mitte. Die Anschlussstelle bleibt wie im Bestand erhalten. Nördlich der Anschlussstelle und am Amorbachknoten sind keine Maßnahmen geplant.

¹ In der Machbarkeitsstudie wurden die Varianten in zwei Gruppen mit (1) und ohne (2) Anschlussstelle Neckarsulm Mitte eingeteilt. In der weiteren Bearbeitung hat sich diese Einteilung als nachteilig herausgestellt. Zukünftig werden die Varianten in die folgenden drei Gruppen eingeteilt: Ausbau im Bestand (A), Trassenferner Tunnel (B) und Tunnel unter bestehender Trasse (C). Die Nummerierung aus der Machbarkeitsstudie werden in Klammern hinter den Variantennamen gestellt.

A2 Umbau AS „Neckarsulm-Mitte“ (1.1)

Bei dieser Variante bleibt die Anschlussstelle Neckarsulm Mitte ebenfalls erhalten. Der 4-Streifige Ausbau endet allerdings erst an den Verflechtungsstreifen am Amorbachknoten.

A3 AS Neckarsulm Mitte entfällt (2.1)

Der 4-streifige Ausbau endet hier ebenfalls am Amorbachknoten, die Anschlussstelle Neckarsulm Mitte entfällt jedoch.

B Trassenferner Tunnel

Diese Trasse verlässt die Bestandsachse nach der Sulmquerung und verläuft in einem Tunnel unter der Stadt, um dann am Amorbachknoten wieder an den Bestand anzuschließen. Eine neuer Halbinschluss an den Tunnel nördlich der Sulmbrücke wird geplant. Der bestehende Anschluss Neckarsulm Mitte bleibt erhalten.

B1 Trassenferner Tunnel mit zwei Röhren (1.3)

Der Tunnel wird mit zwei Röhren geplant, der Durchgangsverkehr wird vollständig in den Tunnel verlagert. Der Bestand ist entsprechend abzustufen und soll nur noch den Verkehr von und nach Neckarsulm aufnehmen.

B2 Trassenferner Tunnel mit einer Röhre im Gegenverkehr

Der Tunnel wird nur mit einer Röhre gebaut und ist in beiden Richtungen befahrbar. Der Bestand bleibt erhalten. Der Verkehr teilt sich zwischen der Bestandstrasse und dem Tunnel auf. Diese Variante war nicht Teil der Machbarkeitsstudie.

B3 Trassenferner Tunnel mit einer Röhre im Einbahnverkehr

Wie in der Variante B2 wird nur eine Röhre gebaut. Der Tunnel nimmt jedoch nur den Verkehr einer Richtung auf. Die Gegenrichtung wird über den Bestand abgewickelt. Diese Variante war nicht Teil der Machbarkeitsstudie.

C Tunnel in Ortslage

Die B 27 wird auf der bestehenden Trassenachse ausgebaut. In der Ortslage von Neckarsulm, unter der Anschlussstelle NSU-Mitte, verläuft die B 27 in einem Tunnel unterschiedlicher Länge. Sämtliche Varianten C schließen an den Amorbachknoten an. Bei den Varianten C1 und C2 bleibt die Anschlussstelle erhalten. Bei den Varianten C 3 bis C 5 entfällt diese. Die Variante C2 ist ein Vorschlag einer Bürgerinitiative die dem RP Stuttgart nach dem Fachdialog zur Binswanger Straße vorgelegt wurde.

C1 Tunnel: 230 m; Umbau AS „Neckarsulm-Mitte“ (1.2)

C2 Tunnel: 660 m; Umbau AS „Neckarsulm-Mitte“ (1.2.1)

C3 Tunnel: 230 m; AS „Neckarsulm-Mitte“ entfällt (2.2)

C4 Tunnel: 530 m; AS „Neckarsulm-Mitte“ entfällt (2.3)

C5 Tunnel: 740 m; AS „Neckarsulm-Mitte“ entfällt (2.4)

Böhm Studie (1.4)

Die Variante der sogenannten Böhm-Studie (1.4) eines Neckarsulmer Bürgers wird in der Region seit längerem diskutiert. Diese ist jedoch technisch und rechtlich nicht umsetzbar. Sie widerspricht dem Stand der Technik und den Zielen des Bundesverkehrswegeplans. Insbesondere aber wird die Verkehrssicherheit bei dieser Variante nicht verbessert. Dies wird in der Machbarkeitsstudie dargelegt, eine weitergehende Untersuchung findet nicht statt.

2 Variantenwahl für Vorplanung

In der Machbarkeitsstudie wurden die jeweiligen Varianten bewertet. Für die Varianten B2 und B3 wurde die Bewertung ergänzt. Zusätzlich wurde das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Varianten berechnet und die Anzahl der entfallenden Gebäude ermittelt.

Die Ergebnisse sind in folgender Tabelle dargestellt:

Var. A	Ausbau im Bestand; Lage und Höhe bleiben erhalten	Länge [km]	Kosten [Mio. €]	NKV	bautechnische Bewertung	Gebäudeabriss	Variante für Vorplanung
A1 (1.1.1)	AS „Neckarsulm-Mitte“ bleibt erhalten und wird nicht umgebaut	1,800	86,2	2,5	9	12	ja
A2 (1.1)	Umbau AS „Neckarsulm-Mitte“	2,075	93,2	2,3	-1	31	ja
A3 (2.1)	AS „Neckarsulm-Mitte“ entfällt	2,920	91,0	2,4	-1	21	ja
Var. B	Trassenferner Tunnel						
B1 (1.3)	Unter der Stadt - nördlich Sulmbrücke bis Amorbachknoten	2,640	189,4	1,1	-1	9	ja
B2	Trassenferner Gegenverkehrstunnel (eine Röhre)	2,640	177,9	1,2	-1	8	ja
B3	Trassenferner Tunnel (eine Röhre) und Bestand mit Einbahnverkehr	2,640	177,9	1,2	-2	8	ja
Var. C	Tunnel in Ortslage, Ausbau erfolgt auf bestehender B 27 teilweise in Tunnel						
C1 (1.2)	Tunnel: 230 m; Umbau AS „Neckarsulm-Mitte“	2,320	117,5	1,8	-10	46	ja
C2 (1.2.1)	Tunnel: 660 m; Umbau AS „Neckarsulm-Mitte“	2,500	178,5	1,2	-10	45	ja
C3 (2.2)	Tunnel: 230 m; AS „Neckarsulm-Mitte“ entfällt	2,320	113,1	1,9	-10	36	nein
C4 (2.3)	Tunnel: 530 m; AS „Neckarsulm-Mitte“ entfällt	2,320	143,5	1,5	-10	36	nein
C5 (2.4)	Tunnel: 740 m; AS „Neckarsulm-Mitte“ entfällt	2,320	161,4	1,3	-9	36	nein

Die Varianten der Gruppe A werden aufgrund der guten bautechnischen Bewertung und des hohen NKV in die Vorplanung aufgenommen. Ebenfalls werden die Varianten der Gruppe B weiter untersucht, da diese moderat bewertet wurden und geringe Eingriffe in die Bebauung haben. Auch die Variante C2 wird weiter untersucht, da diese als Vorschlag der Bürgerinitiative von Bedeutung ist. Variante C1 ist eine Abwandlung von C2 mit höherem NKV und wird ebenfalls in die Vorplanung aufgenommen.

Die Varianten C3 bis C5 scheiden aufgrund der schlechten Bewertung und der großen Eingriffe in die Bebauung vorzeitig aus.

3 Regelquerschnitt

Für den zukünftigen vierstreifigen Ausbau wird festgelegt, dass die Entwurfsklasse über einen längeren Netzabschnitt einheitlich gewählt werden soll. Diesbezüglich wird die B 27 von der Anschlussstelle A 6 Heilbronn - Neckarsulm bis zur Anschlussstelle Kochendorf Süd betrachtet. Die Strecke hat die Verbindungsfunktionsstufe 2 (VFS 2) und ist der Verkehrswegekategorie LS II (Überregionalstraße) zuzuordnen. (RIN Tab. 6)

Dies entspricht zunächst der Entwurfsklasse EKL 2. Aufgrund der Verkehrsbelastung von durchgängig über 30.000 Kfz/24 h sind bei einem zweibahnigen Querschnitt die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) anzuwenden.

Da die Bebauung in dem Netzabschnitt sehr nah an die Trasse heranrückt wurde festgelegt, dass die Entwurfsklasse für Stadtautobahnen (EKA 3; RQ 25) umgesetzt werden soll.

4 Amorbachknoten

Die Planung zum Ausbau der Bundesstraße B 27 zwischen der Anschlussstelle Heilbronn / Neckarsulm und dem Knotenpunkt B 27 / L 1095 (Amorbachknoten) erfolgt auf Grundlage des § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAbG. Die Maßnahme ist unter der laufenden Nummer 61 BW B 027 AS Neckarsulm -B 27/ L 1095 festgelegt. Der Wortlaut des Gesetzes schließt den Knotenpunkt in die Planung mit ein. Daher wird der Amorbachknoten in die Planung mitaufgenommen und leistungsfähig umgeplant, sofern dies erforderlich ist.

5 Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Vorplanung wird zunächst der Gemeinderat Neckarsulm über die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie informiert. Parallel dazu werden die Unterlagen auf der Internetseite des RP Stuttgart veröffentlicht. Die Bürgerinnen und Bürger haben dann die Möglichkeit sich online zu beteiligen.

Eine Bürgerinformationsveranstaltung wird durchgeführt, wenn der Variantenvergleich ansteht.