



Antworten zu den im Zuge der Bürgerinformationsveranstaltung am 14.06.2021 gestellten Fragen zum Neubau der B10 Gingen (Ost) - Geislingen (Ost)

Während der Bürgerinformationsveranstaltung am 14.06.2021 konnten Online-Fragen gestellt werden. Vereinzelt wurden Fragen während der Veranstaltung beantwortet. Alle eingegangenen Fragen sind im Nachgang zur Veranstaltung in Themenbereiche zusammengefasst worden.

Aus Datenschutzgründen wurden Daten zum Absender und persönliche Angaben entfernt.

Querverweise beziehen sich auf die Unterlagen, welche in der Veranstaltung gezeigt wurden. Diese sind auf der Projektseite des RP Stuttgart zu finden:

<https://rp.baden-wuerttemberg.de/rps/abt4/ref44/seiten/b10-gingen-geislingen/>

Übersicht Themenbereiche:

THEMENBEREICH 1: ZEITPLAN – FINANZIERUNG	2
THEMENBEREICH 2: GESEHENVERMERK	3
THEMENBEREICH 3: LÄRMSCHUTZ	4
THEMENBEREICH 4: VERKEHRSUNTERSUCHUNG	6
THEMENBEREICH 5: TUNNEL	8
THEMENBEREICH 6: FILS	9
THEMENBEREICH 7: STRAßENTWURF	9
THEMENBEREICH 8: AUSGLEICHMAßNAHMEN	11
THEMENBEREICH 9: GRÜNBRÜCKE	12
THEMENBEREICH 10: SCHUTZGEBIETE	13
THEMENBEREICH 11: BERGWERKSSTOLLEN & FLEDERMÄUSE	14
THEMENBEREICH 12: BÜRGERINFORMATION	15
THEMENBEREICH 13: BETROFFENHEIT	16

Themenbereich 1: Zeitplan – Finanzierung

Eingetroffene Fragen:

- 1) „Wann könnte realistisch mit dem Bau begonnen werden, wenn alles normal durchlaufen würde?“
- 2) „Warum verzögern sie den Ausbau und schieben den Verzug auf die Bürger?“
- 3) Wie soll es mit dem Schildwachtunnel gehen, hier fehlt noch die Finanzierungszusage des Bundes.“
- 4) „Seit wann wird an den Planungen 'B 10 neu' gearbeitet? Ich ziehe Vergleiche zur B 29 Ortsumfahrung Mögglingen, die nach einer Ankündigung des Abgeordneten Norbert Barthle wesentlich zügiger als die B 10 gebaut wurde.“
- 5) „Kann zu den weiteren Planungsschritten ein Zeitplan genannt werden?“
- 6) „Der Gesehen-Vermerk des Bundes wurde bereits erteilt.
Wann beginnt dann das Planfeststellungsverfahren? Noch dieses Jahr oder erst 2022?“
- 7) „Inwiefern verzögern weitere Änderungen den Start der Planfeststellung? Gibt es einen konkreten Zeitpunkt, zu dem der Vorentwurf abgeschlossen sein soll?“
- 8) „Sehr geehrter Herr Walz, Herr Musk baut in 2 Jahren eine komplette Autofabrik und sie brauchen länger für die Planung die schon vor 30 Jahren angestoßen wurde. Können Sie Herrn Musk nicht fragen, wie so ein Projekt schneller realisiert wird?“

Antwort des RP Stuttgart:

In den Vorträgen der Bürgerinformationsveranstaltung am 14.06.2021 wurde die Planungshistorie mit Gründen für die Verlängerungen des Planungszeitraums aufgezeigt. Am Vorentwurf wird seit 2008 gearbeitet. Dabei haben verschiedene Faktoren die Planungsdauer verlängert. Hierbei wurden neben Einwänden und Änderungswünschen von Bürgerinitiativen, Kommunen oder dem Bund auch planerisch Änderungen durch die Einführung neuer Gesetze und Regelwerke erforderlich. Jede Änderung in der Planung führt zu erforderlichen Anpassungen von Gutachten, Planunterlagen und Berichten.

Die Finanzierungszusage obliegt dem Bund als Straßenbaulastträger. Das RP Stuttgart kann hierzu keine Aussage treffen. Allerdings hat der Bund sich dazu entschieden, für beide Abschnitte ein gemeinsames Baurecht herzustellen.

Der weitere Zeitplan (unter optimalen Bedingungen) bis zur Erlangung des Baurechts wurde in der Präsentation aufgezeigt (siehe Folie 51). Als Eckdaten werden derzeit folgende Zeiträume vorgesehen:

Abgabe Vorentwurf: Sommer 2022

Erhalt Gesehenvermerk: Ende 2022

Abschluss Genehmigungsplanung: Sommer 2023

Einleitung Planfeststellungsverfahren: Herbst 2023

Planfeststellungsbeschluss: 2024

Baubeginn: frühestens 2028 (vorbehaltlich Finanzierungszusage des Bundes)

Anders als die Privatwirtschaft, ist das RP unter anderem verpflichtet die öffentliche Daseinsvorsorge zu sichern, wirtschaftlich zu handeln und sich an die Gesetze (beispielsweise das Fernstraßengesetz) zu halten. Des Weiteren hat die öffentliche Verwaltung eine umfangreiche Bürgerbeteiligung durchzuführen, da die Maßnahmen eine Vielzahl von Betroffenheiten auslösen, im Gegensatz zu einem privaten Vorhaben. Demzufolge sind private und öffentliche Bauvorhaben nicht miteinander vergleichbar.

Themenbereich 2: Gesehenvermerk

Eingetroffene Fragen:

- 9) „In der GZ vom 17.12.2019 steht: lt.Staatssekretär Bilger der Gesehen-Vermerk für den B-10-Weiterbau erteilt. Und jetzt kündigen Sie vorbereitende Arbeiten für eben diesen Vermerk an. Was stimmt? Vermerk erteilt - Ja oder Nein? Falls Nein. warum wurde dann in 2019 anders informiert?“
- 10) „Bitte konkret antworten - gibt es den Gesehenvermerk: Ja oder Nein?“
- 11) „Welche Unterlagen hatten zum Gesehen-Vermerk gefehlt? Was war der Grund für ihr Fehlen?“
- 12) "Zum 'Gesehen-Vermerk' wurde keine genaue Aussage gemacht.
Heißt es stand Heute, der 'Gesehen-Vermerk' liegt vor oder er liegt nicht vor?"

Antwort des RP Stuttgart:

Der gemeinsame RE-Vorentwurf für die Abschnitte „Gingen/ Ost – Geislingen/ Mitte“ und „Geislingen/Mitte – Geislingen/Ost“ wurde dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI im Sommer 2018 zur Erteilung des Gesehenvermerks vorgelegt. Im Herbst 2018 wurden vom BMVI mehrere Änderungen erbeten. Der überarbeitete RE-Vorentwurf wurde im Herbst 2019 dem BMVI zur Einholung des Gesehenvermerks vorgelegt. Im Dezember 2019 hat das BMVI den Gesehenvermerk unter Vorbehalt einzuarbeitender Änderungen bisher nur auf die Lage- und Höhenpläne erteilt.

Geforderte Änderungen des Bundes waren unter anderem die Verkleinerung der Knotenpunkte AS Geislingen West und Geislingen Mitte. Weiterhin wurden Anpassungen in Gutachten und die Anpassung der Kostenfortschreibung an die neuen Knotenpunkte gefordert. Auch im Bereich der Landschaftsplanung wurden Änderungen gefordert, welche derzeit eingearbeitet werden.

Themenbereich 3: Lärmschutz

Eingetroffene Fragen:

- 13) „Gibt es Untersuchungen oder Prognosen für die Lärmentwicklung auf der gegenüberliegenden Hangseite in Kuchen (Wohngebiet am Hang, Kleingärten und Landschaftsschutzgebiet). Welche Lärmschutzmaßnahmen sind geplant?“
- 14) „Wie hoch wird die Lärmbelastung im Filstal in Kuchen? Ich nehme an, dass das komplette Tal durch die exponiert am Hang gelegene Straße verlärmert wird.“
- 15) "Wie sieht der Lärm aus, wenn die B 10 nur bis Geislingen-Mitte gebaut wird? -'Nadelöhr Geislingen' wird noch schlimmer! Wenn, dann auch den Tunnel sofort bauen."
- 16) „Können Sie bitte die Pläne an der Anschlussstelle Gingen (näher Holländerrampe) zum Lärmschutz beidseitig näher erläutern. Gerne anhand der 3 D Visualisierung.“
- 17) „Welche Dinge müssen beim Lärmschutz neu gerechnet werden?“
- 18) „Wie sehen die Anpassungen bezüglich der neuen Maßgaben für Lärmschutz konkret auf der gesamten Trasse aus?“
- 19) „Wie verhindern sie den Baulärm für das gesamte Filstal?“
- 20) „Ist bei der Lärmschutzplanung berücksichtigt, dass wir uns in einer Tallage zwischen Bergen befinden, in der sich der Lärm anders verhält, als im flachen Land?“
- 21) "Ist für die Attenrieder Brücke eine Lärmschutzmaßnahme vorgesehen? Wenn nicht, kann dies noch in die Planung mit aufgenommen werden?"

Antwort des RP Stuttgart:

Für Lärmimmissionen in bebauten Gebieten gibt die 16. BImSchV Grenzwerte vor, welche beim Bau einer Straße zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche nicht überschritten werden dürfen. In der Planung wurden bisher gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS 90 (siehe Folien 32 und 33) die durch die geplante Straße entstehenden Lärmimmissionen berechnet. Auf Basis dieser Berechnung wurde ein Konzept zur Einhaltung der Grenzwerte entwickelt und entsprechende Lärmschutzmaßnahmen festgelegt. Lärmschutzmaßnahmen können dabei neben Lärmschutzwänden auch Lärmschutzwälle oder Einschnitte sein, welche neben der Straße aufgeschüttet werden. In der Planung wurden Lärmschutzwälle, Lärmschutzwälle oder Einschnitte zum Lärmschutz mit eingeplant.

Aufgrund der Entlastungswirkung innerhalb Geislingens ist eine Reduktion der bestehenden Lärmbeeinträchtigungen auf der alten B 10 zu erwarten. Für den Bereich der Anschlussstelle Geislingen Mitte verursacht insbesondere das Tunnelportal wesentliche Lärmemissionen. Ohne den Schildwachtunnel entstehen keine Emissionen am Tunnelportal, da dieses entfallen würde, weshalb hierfür keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Im Bereich vor der Anschlussstelle Geislingen Mitte sind auf der Filstalbrücke Lärmschutzwände vorgesehen. Nördlich der Anschlussstelle ist ein Lärmschutzwall vorgesehen.

In die Berechnung wird die Höhe des Emissionsortes über Grund (Höhe der geplanten Straße, aber auch die Höhe des Immissionsortes über Grund (Höhenlage der Gebäude und Höhe der Gebäude) mit einbezogen. Demzufolge werden in der Berechnung auch Tal- oder Hanglagen von bebauten Gebieten mit einbezogen.

Grundsätzlich werden nur dort Lärmschutzmaßnahmen geplant, wo die Grenzwerte überschritten werden. Eine zusätzliche (nach Regelwerk) nicht erforderliche Lärmschutzmaßnahme wird vom Bund nicht finanziert werden.

Die im Jahr 2021 neu eingeführt RLS 19 berücksichtigt dem Stand der Technik angepasste Emissionswerte der Fahrzeugflotten und ermöglicht mit einem komplexeren Rechenverfahren eine genauere Ermittlung der Immissionswerte. Es wird erwartet, dass die neu zu rechnenden Emissionen der geplanten Straße schlechter ausfallen und höhere Anforderungen an die Lärmschutzmaßnahmen entstehen. Da die Berechnung aktuell in Bearbeitung ist, können noch keine genauen Aussagen zur Anpassung der Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden.

Am Übergang des bereits fertiggestellten Abschnitts des Neubaus der B 10 zur neuen Anschlussstelle Gingen Ost sind hochabsorbierende Lärmschutzwände mit einer Höhe über der Straße zwischen 2,50m und 4,00m vorgesehen. Die Lage der Lärmschutzwände verändert sich dabei nicht.

Für die Attenrieder Talbrücke sind keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich (siehe Übersichtslageplan 2), da die Grenzwerte an der angrenzenden Bebauung nicht überschritten werden. Im Bereich vor der Attenrieder Talbrücke wirkt sich der Einschnitt der Straße positiv auf die Lärmemissionen aus.

Für den Baulärm gelten andere Anforderungen (AVV Baulärm). Diese legt Anforderungen an den Lärmschutz sowie erforderliche Maßnahmen während der Baumaßnahmen fest. Dies ist allerdings erst Teil der Ausführungsplanung, in der die genauen Bauabläufe festgelegt werden. Erst dann können Maßnahmen zur Verminderung von Lärm festgelegt werden.

Themenbereich 4: Verkehrsuntersuchung

Eingetroffene Fragen:

- 22) „Wurde betrachtet, welche Entlastung der jetzigen B10 zwischen Gingen und Amstetten durch Verstärkung des ÖPNV möglich wäre? Hierzu zähle ich unter anderem attraktivere Linienvertaktung, abschnittsweise Ausweisung von Busspuren etc. Aktuell steht der Bus im Stau.“
- 23) „Die Reduzierung der Anschlussstellen klingt zwar gut - aber ist nicht zu befürchten, dass die Ampel an der Abschlusstellen-Kreuzung Geislingen-West zu einer Stau-Anlage wird? Damit entstünden doch in Richtung Ulm wieder endlose Stauungen, wie wir sie derzeit vor Kuchen haben.“
- 24) „Werden beide Bauabschn. zeitgleich realisiert? Beide Streckenabschn. gleichzeitig eröffnet? Falls nicht, wie ist der Verkehrsfluß innerhalb Geislingens geplant, wenn der Ausbau an AS Geisl.-Mitte endet? Sind die bestehenden Straßen geeignet, um den Verkehr an die alte B10 anzuschließen?“
- 25) „Aus welchem Jahr steht ihre Analyse der Verkehrsplanung. Meines Erachtens ist der Querschnitt der Straße zu gering und wird dem Verkehrsaufkommen nicht gerecht
Sind die Zahlen aktuell und bilden Sie die tatsächliche Verkehrssituation ab?“
- 26) „- Welche Rückwirkungen auf die Flüssigkeit des Verkehrs erwarten Sie durch die Änderung der Planung (Ampelanlagen auf der neuen B 10)?
- Ließe sich der Anschluss Geislingen West an die alte B 10 einschließlich GE Espan nicht flüssiger durch einen integrierten Kreisverkehr verknüpfen?“
- 27) „Werden die zweispurig geplanten Tunnel nicht zu enormen Staus führen. Wie wird das berechnet?“
- 28) „Seit Eröffnung des letzten Bauabschnitts bis Gingen hat gefühlt der Stau zwischen Gingen und Geislingen sehr zugenommen. Was ist für das Stadtgebiet Geislingen zu erwarten, bisher ist es eher eine Belastung, keine Entlastung“
- 29) "Inwieweit wurde der induzierte Verkehr bei der Kapazitätsberechnung der neuen Strecke berücksichtigt? Erfahrungsgemäß steigt ja auch der Verkehr, wenn es eine neue Infrastruktur gibt."
- 30) „Bitte Berechnung darstellen warum von 25.000 Fahrzeuge 20.000 Fahrzeuge wegfallen würden? Was ist mit Verkehrsstrom Richtung Heidenheim?“

Antwort des RP Stuttgart:

Die Verkehrsuntersuchung bezieht verschiedene Parameter und Entwicklungen mit ein. Eine Untersuchung hinsichtlich einer Anpassung von ÖPNV-Taktungen oder Busspuren zählt hierbei nicht dazu. Allerdings wird in den Verkehrsuntersuchungen der Modal Split hinsichtlich der Verteilung des Mobilitätsverhaltens auf Straße, Schiene, Fußgänger, oder Fahrrad berücksichtigt.

Die Anpassung der Knotenpunkte wurde ebenfalls verkehrstechnisch untersucht. Hierbei werden Rückstaulängen berechnet, welche in die Straßenplanung hinsichtlich der Aufstellstreifen berücksichtigt werden. Derzeit wird mit Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung auch eine Simulation erstellt, um die Leistungsfähigkeit sicherstellen und

unerwünschten Rückstau ausschließen zu können. Grundsätzlich müssen an der Anschlussstelle Geislingen Mitte die Ampelanlagen aufeinander abgestimmt werden. Somit kann der Verkehr bedarfsgerecht gesteuert werden.

In der Verkehrsuntersuchung ist zudem der Fall untersucht worden, dass der Abschnitt zwischen Geislingen Mitte und Geislingen Ost nicht umgesetzt wird. Hierbei sind alle Knotenpunkte ebenfalls als ausreichend leistungsfähig zu bewerten.

Durch die Änderung der Anschlussstellen von teilplanfreien Knotenpunkten (Holländer-rampen) auf plangleiche Knotenpunkte (Einmündungen) mit Ampelsteuerung ist ebenfalls eine ausreichende Qualität des Verkehrsablaufs zu erwarten.

Der Anschluss der Querspange (Verbindung zwischen neuer Anschlussstelle Geislingen West und alter B10) an die alte B 10 kann nicht durch einen Kreisverkehr ausgebildet werden. Aufgrund des direkt angrenzenden Wasserschutzgebietes WSZ I und der angrenzenden Bebauung sind keine Flächen für einen Kreisverkehr vorhanden.

Die Leistungsfähigkeit auf der freien Strecke wurde geprüft und als ausreichend bewertet. Auch die zweistreifigen Tunnelquerschnitte werden als ausreichend bewertet. Der Verkehr nimmt ab der Anschlussstelle Geislingen West erheblich ab, weshalb die zweistreifigen Querschnitte realisierbar sind.

Für das Stadtgebiet Geislingen sind erhebliche Entlastungswirkungen zu erwarten (siehe Folien 13 und 14). Für den Fall, dass der Abschnitt zwischen Geislingen Mitte und Geislingen Ost nicht realisiert wird, sind dennoch enorme Entlastungen im Stadtgebiet Geislingen zu erwarten, da der Zubringer der B 466 zur Autobahn BAB A 8 über die neue B 10 angeschlossen wird.

Bei der Erstellung der Prognose wurden neben vorhandenen Analysedaten (Stand 2015) auch Strukturdaten aus weiteren geplanten Projekten (beispielsweise der Albaufstieg entlang der BAB A 8) mit einbezogen. Zudem werden beispielsweise Entwicklungen von Einwohnerzahlen, Änderungen von Beschäftigtenzahlen oder andere Gebietsentwicklungen berücksichtigt. Weiterhin hat das Land Prognosen für die Verkehrsentwicklung in den folgenden Jahren entwickelt, welche ebenfalls mit in die Verkehrsprognose zum Neubau der B 10 eingearbeitet wurden. Neben siedlungsstrukturellen Entwicklungen werden auch Änderungen von Mobilitätsverhalten analysiert und einbezogen. Insgesamt sind solche Prognosen sehr komplexe Berechnungen, welche versuchen zukünftige Verkehrsbelastungen möglichst realitätsnah vorausszusehen. Die Analyse wird zur Plausibilisierung derzeit auf den Stand 2020 fortgeschrieben. Ebenfalls wird die Prognose auf das Jahr 2035 fortgeschrieben.

Der Verkehr Richtung Heidenheim (über die Rheinlandstraße bzw. L 1221) wird geringfügig abnehmen (siehe Folien 13 und 14). Die größten Entlastungswirkungen können entlang der „alten B 10“ festgestellt werden.

Themenbereich 5: Tunnel

Eingetroffene Fragen:

- 31) „Wo soll der Aushub vom Altenstadter Tunnel zwischengelagert werden?“
- 32) Warum wird das Umweltgutachten des RP 2008 weitgehend ignoriert, hier wird eine weitläufige Untertunnelung vorgeschlagen, so wie wir das fordern, Verlängerung des Tunnels Bereich Gasenäcker und 2 Tunnel im Bereich Kuchen, die die Wiederherstellung der Landschaft gewähren.“
- 33) „Warum wird die im Umweltbericht zum Regionalplan Region Stuttgart empfohlene großmaßstäbliche Tunnellösung nicht realisiert. Klimaschutz!“
- 34) „Warum wird der Einschnitt (Trog) nicht wenigstens zum Teil überdeckelt. Oder sind andere alternative Überbrückungen ins Umland geplant? Stichwort Wandergebiet und Naherholung.“
- 35) „Gibt es eine Möglichkeit, die Streuobstwiesenabschnitte zu deckeln, also nicht nur einen Einschnitt zu machen, um dieses schöne Naherholungsgebiet für Menschen und Tiere zu erhalten?“

Antwort des RP Stuttgart:

Die Abstimmungen zu den erforderlichen Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) oder möglichen Zwischenlagerflächen laufen derzeit. Hierbei spielen unterschiedliche Randbedingungen wie Bauverfahren, erforderliche Baugeräte, Zugänglichkeit, Größe und Qualität der Fläche eine entscheidende Rolle.

Maßnahmen des Bundes werden gemäß eines Nutzen-Kosten Faktors priorisiert. Tunnellösungen (mit Kosten in diesem Fall von ca. 35.000 €/m) tragen wesentlich zur Minimierung des Nutzen-Kosten Faktors bei. Tunnel mit geringer Geländeüberdeckung werden aus Kostengründen in offener Bauweise hergestellt. Bei dieser offenen Bauweise muss ebenfalls das Gelände abgetragen und nach Herstellung des Tunnels wieder aufgetragen werden. Zur Überbrückung ins Umland sowie zur Gewährleistung der Erreichbarkeit der angrenzenden Flurstücke wurden stellenweise Wirtschaftswegeüberführungen eingeplant.

Themenbereich 6: Fils

Eingetroffene Fragen:

- 36) „Gibt es einen Vergleich Planung 2018, Lage der Fils bei der Filstalbrücke vor und nach Verlegung der Fils? Und aktuell geplante Verlegung?“
- 37) „Wie wird der Retentionsausgleich bei der Filstalquerung (Geislingen-Mitte) erbracht? - das größte Überschwemmungsgebiet der Fils wird zerstört!“
- 38) „Bedenken!!! Fils-Verlegung wegen Fließgeschwindigkeit bei Hochwasser“

Antwort des RP Stuttgart:

Das Gutachten zur Filsverlegung berücksichtigt entfallende und geplante Retentionsflächen und legt Maßnahmen bezüglich der Änderung der Fließgeschwindigkeit. Die Planung der Filsverlegung wird derzeit überprüft, aktualisiert und an die neue Situation der Anschlussstelle Geislingen Mitte angepasst.

Themenbereich 7: Straßenentwurf

Eingetroffene Fragen:

- 39) „Was heißt hier B10 von Gingen Ost nach Geislingen???? Geislingen Ost ??????“
- 40) „Wie erreicht die B 10 in Geislingen-Mitte (Folie 30) den Tunnel?“
- 41) „An welcher Stelle mündet der Schildwachtunnel in die B10 ????“
- 42) „Ist es heute zeitgemäß, Kreuzungen mit Ampeln zu bauen anstatt eines Kreisverkehrs? Ampelkreuzungen verursachen Rückstau! Im Hinblick auf: Sperrung der A8 und die B10 ist Ausweichstrecke. Emissionen und Lärm beim Anfahren der Fahrzeuge.“
- 43) „Wie groß ist der benötigte Bauraum?“
- 44) „Ist es immer noch geplant die Überkinger Str. an der Anschlussstelle Geislingen Mitte über der B10 durchzuführen?“
- 45) "Wie ist die Zufahrt Geislingen Mitte konzipiert? In der Gesamtuebersicht war ausser Reduzierung der Ohren keine Details erkennbar (Einfahrt zum Schildwachtunnel)
Welche Vorstellung hat man in der Planung im Planfall 3 wo der weiterfuehrende Verkehr Richtung Geislingen Ost abgefuehrt wird"
- 46) „Warum wurde der Anschluss Gingen nicht gleich fertiggestellt mit dem letzten gebauten Abschnitt? Können Sie bitte Ampeln, Abbiegespuren an den Anschlussstellen Geislingen West, Mitte und Ost detaillierter erläutern“
- 47) „Als Kuchener Bürger frage ich nach dem Höhenprofil und dem Schallschutz beim Anstieg von Gingen Ost bis zur Seetalbachbrücke. Ist es z.B. richtig, dass die B10 NEU am Ortseingang Kuchen bereits 6 Meter über dem derzeitigen Niveau verläuft?“
- 48) „Ist eine Umplanung auf einen 4streifigen Ausbau noch möglich?“

Antwort des RP Stuttgart:

Die Planung der neuen B 10 erfolgt von Gingen Ost bis Geislingen Ost.

Die neue B 10 unterquert an der Anschlussstelle Geislingen Mitte die B 466/Überkinger Str. (siehe 3D-Visualisierung) und führt in das Tunnelportal des Schildwachtunnels. Das Tunnelportal liegt dabei unterhalb der Bebauung des Eschenwegs. Die genauen Fahrstreifenanteile können dem Übersichtslageplan 2 entnommen werden. Ampelanlagen wurden in der 3D-Visualisierung symbolhaft ergänzt. Die genaue Gestaltung der Signalanlagen ist abhängig vom erforderlichen Signalprogramm, welches in der Ausführungsplanung ausgearbeitet wird.

Im weiteren Verlauf verläuft die B 10 durch den Schildwachtunnel in Fahrtrichtung Ulm. Der Schildwachtunnel endet kurz vor der Querung des Rohraches. Auf Höhe der Fischzucht mündet die alte B 10 in den Verlauf der neuen B 10 ein.

Gemäß den geltenden Richtlinien sind für die als überregional einzustufende B 10 keine Knotenpunkte in Form von Kreisverkehren zulässig. Anzupassende Knotenpunkte auf den Nebenzügen wurden in der Planung auf die Anlage von Kreisverkehren untersucht. Neben der baulichen Umsetzbarkeit spielt dabei auch die Leistungsfähigkeit eine wesentliche Rolle auf die Gestaltung der Knotenpunkte.

Für den benötigten Bauraum werden im Rahmen der Planfeststellung ausreichende Flächen zur vorübergehenden Inanspruchnahme vorgesehen.

Grundsätzlich sind zwei Ausbauzustände in der Planung zu berücksichtigen. Im Planfall 1 werden die zwei Projekte des Bundesverkehrswegeplans gemeinsam umgesetzt. Der Planfall 2 berücksichtigt den Ausbauzustand ohne Umsetzung des Schildwachtunnels. Der Verkehr kann ab der Anschlussstelle Geislingen Mitte über die B 466/Überkinger Straße oder über die L 1230 nach Geislingen Ost/Weiterführung B 10 Richtung Ulm fahren. Der Planfall 3 beschreibt einen möglichen Bauzeitlichen Zwischenzustand, bei dem zuerst der Abschnitt Gingen Ost bis Geislingen West fertiggestellt wird. Über die neue Querspange wird dann der Verkehr in der weiteren Bauzeit über die alte B 10 weitergeführt.

Die Anschlussstelle Gingen Ost ist Teil des Projektes Gingen Ost bis Geislingen Mitte, welches im Bundesverkehrswegeplan verankert ist. Der planfestgestellte Abschnitt ab dem Anschluss der B 10 an die B 466 (Nord) als Umfahrung von Gingen wurde im Bereich Gingen als temporärer Übergang zur alten B 10 hergestellt. Aufgrund der großen Flächeninanspruchnahme der Anschlussstelle Gingen Ost und dem weiteren Verlauf der alten B 10 zwischen Gingen und Kuchen, war ein Endausbau der Anschlussstelle im Zusammenhang des vorherig fertiggestellten Abschnittes nicht möglich. Es

wäre für den Abschnitt zwischen Gingen Ost und Geislingen Mitte eine erneute Anpassung der Anschlussstelle Gingen Ost erforderlich gewesen. Demzufolge wurde eine temporäre kleinere Knotenpunktlösung gewählt.

Im Bereich zwischen Gingen Ost und Höhe Ortseingang Kuchen verläuft die neue B 10 einseitig in Dammlage. Die Höhe des Dammes beträgt dabei je nach angrenzender Topographie bis zu 14m über dem anstehenden Gelände.

Ein 4 streifiger Ausbau ist gemäß der Verkehrsuntersuchung und den geltenden Regelwerken nicht erforderlich und vorgesehen.

Themenbereich 8: Ausgleichmaßnahmen

Eingetroffene Fragen:

- 49) „Gibt es bereits einen groben Überblick zu Ausgleichsmaßnahmen? Können mit den anfallenden Ökopunkten vor Ort Ausgleichsprojekte vorgeschlagen werden?“
- 50) „Es kann doch nicht sein, dass die neue B 10 den gesamten Raum zerschneidet und viele Streuobstwiesen und Vogelbrutstandorte zerstört und dann ist die Grünbrücke der Großteil der Ausgleichsmaßnahmen? Das kann ja nur viel zu wenig sein.“

Antwort des RP Stuttgart:

Der mit dem Bau der neuen B 10 einhergehende, unvermeidbare Eingriff in die Natur und Landschaft wird durch verschiedene Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen. Welche Kompensationsmaßnahmen im Einzelnen umgesetzt werden wird derzeit noch erarbeitet. Auch der Umfang und die genaue Lage der erforderlichen Maßnahmen stehen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest. Sobald der finale Eingriff durch den Straßenbau ermittelt wurde, wird das Maßnahmenkonzept erstellt. Dabei können, unter Berücksichtigung der Machbarkeit und Effektivität, auch Vorschläge der Bürger zu möglichen Standorten und Ausgleichprojekten miteinfließen.

Die Grünbrücke und deren Anbindung an das Umfeld wird im Maßnahmenkonzept eine bedeutende Rolle spielen. Darüber hinaus werden aber auch weitere Maßnahmen zur Kompensation des Eingriffs erforderlich sein, beispielsweise die Wiederherstellung und Neuanlage von Streuobstwiesen. Streuobstwiesen sind im Sinne des § 33 a BNatSchG Absatz 1 grundsätzlich zu erhalten und gemäß § 33 a BNatSchG Absatz 3 bei unvermeidbaren Eingriffen entsprechend auszugleichen.

Themenbereich 9: Grünbrücke

Eingetroffene Fragen:

- 51) „Wie hoch in etwa sind die Kosten für die Grünbrücke zwischen Gingen und Kuchen?
Sie sprechen davon, dass diese z.B. für den Luchs notwendig wird.
Wie oft wurde schon ein Luchs in unserer Region gesichtet?
nördlich der B10 ist gar kein Platz für Tiere.
Warum dann diese Grünbrücke“
- 52) „Wie hoch sind die Kosten der Grünbrücke? Dürfen Menschen die Brücke auch benutzen?“
- 53) „Welchen Weg wählen Luchse aktuell über die bereits gebaute B 10 zw. Gingen und Kuchen, da die Grünbrücke ja noch nicht existiert?“
- 54) „Wie breit muss man sich eine Grünbrücke vorstellen?“
- 55) „Wie kommen Sie auf die Behauptung, dass Luchse im Bereich der geplanten Grünbrücke schon gesehen wurden?“
- 56) „Entspricht es der Wirklichkeit, dass der Luchs vom Berg ins Gewerbegebiet Gingen wechselt?
Ich nehme Bezug auf die Aussagen der aktuell referierenden Dame.“
- 57) Ist die Grünbrücke auch für Fußgänger nutzbar?
- 58) Zur Wildbrücke:
Wir haben in dem Filstal die Bahnlinie Stuttgart -Ulm, dann noch die Fils als Hindernis.
Ein Wildwandertier, wie z.B. der Luchs muss, um dann von Richtung Hohenstein an diese Wildbrücke zu kommen erst Bahnlinie + Fils zwischen Kuchen und Gingen überwinden? Ist das realistisch?

Antwort des RP Stuttgart:

Die neue B 10 quert im Bereich von Kuchen und Gingen ein Wildtierkorridor von internationaler Bedeutung (s. Generalwildwegeplan 2010). Um an dieser Stelle die Zerschneidungswirkung der Straße zu mindern und Konflikte zu entschärfen, ist hier eine multifunktionale Grünbrücke geplant. Diese fördert gezielt die Wiedervernetzung und ist ein wichtiges Element zum der Erhalt der Biodiversität.

Der Standort der Brücke wurde in enger Zusammenarbeit mit Experten der Forstlichen Versuchsanstalt (FVA) festgelegt. Dabei flossen auch Kriterien wie eine hoch zu erwartende Effizienz der Maßnahme in diesem Bereich mit ein, auch wenn die neue B 10 nicht das einzige Hindernis auf den Wanderungen der Tiere sein wird (z.B. Bahnlinie, allerdings Taktung Pkw höher als Züge).

Die geplante Grünbrücke wird eine Nutzungsbreite von 50 Metern aufweisen und ermöglicht durch ihre Multifunktionalität verschiedensten Tierarten eine sichere Überquerung der B 10. Da in den vergangenen Jahren bereits Luchse unweit der geplanten Brücke beim Überqueren der Straße getötet wurden (2007 an der A 8 bei Laichingen, gesicherter Nachweis der FVA in ca. 15 km Entfernung, sowie 2020 an der B 492 bei Blaubeuren), ist davon auszugehen, dass zukünftig auch weitere Tiere im Umfeld auftreten. Vergleichbar mit der Wiederbesiedlung von anderen Großsäugern (z.B. Biber),

ist auch beim Luchs – beim Vorliegen entsprechender Lebensräume und Vernetzungsstrukturen – eine Populationsetablierung zu erwarten, die zunächst von einzeln auftretenden Tieren ausgeht. Als scheues Wildtier, das relativ große Reviere beansprucht, ist anzunehmen, dass der Luchs den Bereich des dicht besiedelten Filstals als eine der wenigen weitgehend durchgängigen Verbindungsstrukturen nutzen wird, um zwischen den Waldbeständen des Albraufs zu wechseln. Seit 2004 wurden 14 verschiedene Luchse in Baden-Württemberg nachgewiesen (Staatsministerium Baden-Württemberg 2020).

Da die Effektivität der Maßnahme durch Fußgänger eingeschränkt wird, ist die Nutzung der Brücke durch den Menschen nicht möglich. Die Kosten der Brücke belaufen sich auf ca. 3-4 Millionen Euro. Nach Bau der Brücke wird eine Erfolgskontrolle der Maßnahme stattfinden (Monitoring).

Themenbereich 10: Schutzgebiete

Eingetroffene Fragen:

- 59) „Warum umgehen sie die Vorgaben der Natura 2000?“
- 60) „Wer erteilt die Sondergenehmigung bezüglich tangierter Vogelschutzgebiete? Ist dies schon beantragt? Wo?“
- 61) „Bitte nochmals um Beantwortung meiner Frage, ob die Ausnahmegenehmigung bezüglich Vogelschutzgebiet bereits beantragt ist, wenn ja wo?“

Antwort des RP Stuttgart:

Im Planungsraum befinden sich mehrere Schutzgebiete. Einige davon werden von der Trasse tangiert bzw. durchquert. Zu nennen sind hier das Fauna-Flora-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) „Eybtal bei Geislingen“, das FFH-Gebiet „Filsalb“, das Vogelschutzgebiet (VSG) „Mittlere Schwäbische Alb“ und das VSG „Vorland der Mittleren Schwäbische Alb“. Nach § 34 Bundesnaturschutzgesetz muss zum Schutz des Natura 2000-Netzes (bestehend aus VSG und FFH-Gebieten) vor der Zulassung oder Durchführung von Projekten stets eine Prüfung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des jeweiligen Natura 2000-Gebiets erfolgen. Im Rahmen von FFH-Verträglichkeitsprüfungen wird derzeit geprüft, welche Auswirkungen der Neubau der B 10 Gingen Ost bis Geislingen Ost auf diese Gebiete hat (z.B. Flächenversiegelung, Stoffeinträge, akustische und optische Störungen).

Da die Untersuchungen noch nicht abgeschlossen sind, wurde bisher keine Ausnahmegenehmigung gemäß § 34 BNatSchG bei der höheren Naturschutzbehörde beantragt (§ 38 NatSchG). Voraussichtlich wird diese nur für das Vogelschutzgebiet "Vor-

land der Mittleren Schwäbischen Alb" benötigt. Um die Auswirkungen auf das Schutzgebiet möglichst gering zu halten, muss die neue B 10 möglichst nahe an die bestehende Bebauung herangeführt werden. Hierbei werden die Vorgaben des gesetzlichen Lärmschutzes für die angrenzende Wohnbebauung berücksichtigt. Eine Tunnellösung würde in diesem Bereich die Beeinträchtigungen des VSG und den Eingriff in die Streuobstwiesen nicht vermeiden. Der Eingriff in das vorhandene Vogelschutzgebiet und die Streuobstwiesen ist vergleichbar zum Einschnitt, da die Überdeckelung im genannten Bereich in offener Bauweise hergestellt werden müsste, bei zusätzlichen Kosten für die Herstellung und erneute Verfüllung des Tunnelabschnitts sowie den erhöhten Betriebskosten.

Themenbereich 11: Bergwerksstollen & Fledermäuse

Eingetroffene Fragen:

62) „Wie schützt der Einbau einer Stahlschutzplatte die Fledermäuse. Wie funktioniert das genau?“

63) „Warum zeigen Sie keine Bilder von Fledermäusen im Stollen?“

Hat bisher überhaupt jemand Fledermäuse gesichtet und wenn ja wieviel?

Ist der Aufwand gerechtfertigt, wenn man vielleicht von zehn Fledermäusen spricht?“

Antwort des RP Stuttgart:

Die neue Trasse überquert Teile des ehemaligen Bergwerks „Grube Karl“. Um eine sichere Überquerung der Fahrzeuge zu gewährleisten, müssen einige Bereiche wie z.B. der Kuchenstollen ertüchtigt werden.

Da in den Bergwerkbereichen drei der in Anhang IV der FFH-Richtlinie gelisteten Fledermausarten nachgewiesen wurden (Wasserfledermaus, Bartfledermaus und Braunes Langohr), muss die Sicherung der Bereiche artenschutzverträglich erfolgen. Die verschiedenen Fledermausarten wurden von den Gutachtern akustisch durch mehrmonatigen Einsatz von Batcordern nachgewiesen. Auch Kotspuren im gesamten Untersuchungsraum belegen eine Flugaktivität durch Fledermäuse. Überwinternde Fledermäuse konnten bei der diesjährigen Begehung der Bergbaubereiche aufgrund des sehr hohen Angebots an tiefreichenden Spalten visuell nicht gefunden werden. Da die Stollen geeignete Bedingungen zur Überwinterung aufweisen, gehen die Gutachter von einer artenschutzrechtlich bedeutsamen Winterquartiernutzung aus.

Die grundsätzliche Notwendigkeit zur Sicherung des Bergbaubereichs ergibt sich aus den Anforderungen des Straßenbaus, nicht durch das Vorkommen der Fledermäuse. Diese beeinflussen lediglich die Art der Sicherungsweise.

Nach § 44 BNatSchG ist es u.a. verboten, Individuen streng geschützter Arten zu töten sowie deren Fortpflanzungs- oder Ruhestätten zu beeinträchtigen. Damit dürfen die Bergbaubereiche zur Sicherung nicht verfüllt werden, sodass die Bereiche befliegbar bleiben. Eine weitere Sicherungsvariante ist beispielsweise der Einbau einer Stahlbetonplatte in den Boden, wie sie bereits bei der Bürgerinformation schematisch gezeigt wurde. Bei dieser Variante bleibt der Lebensraum der Fledermäuse erhalten und der Verkehr kann fließen ohne Gefahr zu laufen, dass die Stollen unter der neuen Verkehrsbelastung einbrechen. Derzeit wird geprüft, welche Varianten, auch hinsichtlich des Artenschutzes, zur Sicherung der Bergbaubereiche in Frage kommen.

Themenbereich 12: Bürgerinformation

Eingetroffene Fragen:

- 64) „Da die Pläne nicht vorab im Internet waren, ist es unmöglich, sich jetzt ad hoc Fragen überlegen und diese schriftlich zu formulieren. Wir benötigen ein weiteres Forum, bis zu dem Fragen überlegt und persönlich gestellt werden können. Kann das RP eine solche Veranstaltung zeitnah machen?“
- 65) „Warum wurden die Pläne im Vorfeld nicht bereitgestellt? Hier wurde doch ab 2018 geplant.“
- 66) „Die Informationsveranstaltung wurde meines Wissens aufgrund der Coronapandemie 2x verschoben. Warum findet sie jetzt, wo Veranstaltungen bis zu 100 Personen möglich sind, digital statt, obwohl damit nicht die gesamte interessierte Bürgerschaft erreicht werden kann?“
- 67) „Warum wurde in den letzten 3 Jahren nicht mit den Bürgern kommuniziert? Es gab auch unter Corona Formate, die man nutzen kann“
- 68) „Haben sie schon etwas von Bürgerbeteiligung in BW gehört. Warum führen sie das nicht durch?“
- 69) „Gibt es vor dem Planfeststellungsverfahren eine weitere Bürgerbeteiligung?“
- 70) „Bei der Videokonferenz im Februar 2021 wurde den Mitgliedern der Initiative Alternative B10 ein Workshop vor dieser Informationsveranstaltung zugesagt. Wann findet er statt?“
- 71) Wir haben viele Fragen, die unbedingt eine zeitnahe Präsenzveranstaltung notwendig machen, bitte planen.

Antwort des RP Stuttgart:

Die letzte Bürgerinformationsveranstaltung hat im Jahr 2018 in Präsenz stattgefunden. In den letzten 3 Jahren wurden die Unterlagen vom Verkehrsministerium und vom Bundesverkehrsministerium geprüft, Änderungen erbeten, Planänderungen eingearbeitet, Abstimmungen getroffen, Gutachten aktualisiert und die Bürgerinformationsveranstaltung mit 3D-Visualisierung organisiert. Anfragen an das RP Stuttgart wurden regelmäßig beantwortet und auch die Vertreter der Bürgerinitiative angehört.

In Absprache von Vertretern der Bürgerinitiative mit dem damaligen MD Herrn Lahl wurden eine 3D-Visualisierung mit einer zusätzlichen Bürgerinformationsveranstaltung

abgestimmt. Diese konnte aufgrund der Corona-Regelungen nicht in Präsenz stattfinden. Solche Veranstaltungen benötigen mehrere Wochen an Planungszeit, weshalb kurzfristige Änderungen der Corona-Regelung nicht berücksichtigt werden konnten. Weiterhin wurden während der Veranstaltung in der Spitze bis zu 320 Zuschauerinnen und Zuschauer gezählt, weshalb eine Präsenzveranstaltung nicht für alle interessierten Bürgerinnen und Bürger auch nach den geltenden Regelungen hätte durchgeführt werden können.

Im Herbst findet eine weitere Bürgerinformationsveranstaltung statt. Sofern es die Corona-Regelungen zulassen, wird eine Präsenzveranstaltung geplant, um die gesamte interessierte Bürgerschaft erreichen zu können.

Gemäß der VwV Öffentlichkeitsbeteiligung (eingeführt im Jahr 2013) soll die Öffentlichkeitsbeteiligung intensiviert werden. Hierbei wird unterschieden zwischen förmlicher und nicht-förmlicher Öffentlichkeitsbeteiligung. Die förmliche Öffentlichkeitsbeteiligung ist gesetzlich vorgeschrieben, wohingegen die nicht-förmliche Öffentlichkeitsbeteiligung als Ergänzung dienen soll. Eine förmliche Öffentlichkeitsbeteiligung hat zu Planungsbeginn als Scoping-Verfahren stattgefunden. Die nächste vorgeschriebene förmliche Öffentlichkeitsbeteiligung findet als Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren statt. Das RP Stuttgart hat zudem nicht förmliche Öffentlichkeitsbeteiligungen durchgeführt oder plant diese durchzuführen. 2018 und 2021 wurden Informationsveranstaltungen durchgeführt. Eine weitere Vor-Ort- Veranstaltung ist für den Herbst 2021 geplant.

Themenbereich 13: Betroffenheit

Eingetroffene Fragen:

- 72) „Wann werden die betroffenen Grundstückseigentümer benachrichtigt?“
- 73) „Ab wann planen Sie die Grundstücke im Bereich der neuen B 10 zu erwerben?“
- 74) „Wurde betrachtet, wieviel Kaufkraft resp. Umsatz des wegfallenden Durchgangsverkehrs für Kuchen und Geislingen wegfällt? Von Eislingen bis Gingen hat sich viel Gewerbeleerstand entlang der ehemaligen B10 in den Ortsdurchfahrten ergeben.“
- 75) „Gibt es auch Errechnungen, wie stark sich die Feinstaubbelastung verringert...vor allem für die direkten Anwohner?“

Antwort des RP Stuttgart:

Derzeit wird der Vorentwurf mit der endgültigen Festlegung der Trasse erstellt. Der Grunderwerb ist Teil des nächsten Planungsschrittes, der Genehmigungsplanung. Diese ist die Grundlage für das Planfeststellungsverfahren. Die Grunderwerbspläne

und Grunderwerbsverzeichnisse werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens veröffentlicht. Die Auslage der Planunterlagen wird rechtzeitig öffentlich bekanntgegeben. Von den betroffenen Eigentümern können in diesem Zuge Einwendungen erhoben werden. Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens wird mit dem Grunderwerb begonnen.

Die Planung umfasst alle Themen, welche für die Bewertung der neuen Strecke erforderlich sind. Eine Ermittlung des Entfalls der Kaufkraft fließt dabei nicht mit ein. Ziel der Planung ist es die Ortsdurchfahrt verkehrlich zu entlasten.

In der Planung ist ein Luftschadstoffgutachten erstellt worden. Hierbei wird untersucht, wie viele Emissionen durch die neue Strecke entstehen und ob dadurch die gesetzlich geregelten Grenzwerte überschritten werden. Eine Bewertung der alten B 10 hinsichtlich der Entlastung ist nicht Bestandteil dieser normierten Untersuchung.