

Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg

Regierungspräsidium Tübingen

Bundesstraße 32

von NK 8224 007 n NK 8325 006 Stat. 2+240 bis NK 8325 006 n NK 8325 025 Stat. 0+216

## **B 32, Beseitigung des Bahnübergangs in Wangen**

PSP-Element.: V.2430.B0032 .A14

# FESTSTELLUNGSENTWURF

# UNTERLAGE 0

- Übersicht der Planungsänderungen -

Aufgestellt:

Regierungspräsidium Tübingen  
Abt. 4 Mobilität, Verkehr, Straßen  
Ref. 44 Planung

Tübingen, den 31.07.2024      gez. Sommer

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Beseitigung des Bahnübergangs der B 32 im Zuge der Ortsdurchfahrt Wangen wurden wesentliche Planungsänderungen erforderlich. In der vorliegenden Unterlage 0 werden alle Planungsänderungen der Unterlagen gegenüber den Unterlagen der ersten Auslage aufgeführt und beschrieben. Für jede Planänderung wird in u.s. Tabelle auf die geänderten Unterlagen (Unterlagen-Nr. und Blatt-Nr.) verwiesen. Erstmals erstellt wurden der Fachbeitrag Klima (Unterlage 17.5) sowie ergänzende Verkehrserhebungen in den Fronwiesen (Unterlage 21.2).

**Hinweis:** Infolge der Änderung I.1 (Umplanung Knotenpunkt Zeppelinstraße / B 32 zu einem KVP) ändern sich eine Vielzahl von Planunterlagen. In Planunterlagen, in denen der Knotenpunkt Zeppelinstraße / B 32 nur nachrichtlich dargestellt ist, wird auf eine Anpassung zu einem Kreisverkehrsplatz verzichtet.

In den nachfolgenden Tabellen sind sämtliche Änderungen im Detail aufgeführt.

I	<b>Änderungen der technischen Straßenplanung</b>		
I.1	<p><b>Umplanung des Knotenpunkts Zeppelinstraße / B 32 zu einem Kreisverkehrsplatz</b>                      Im Rahmen der 1. Auslegung ging eine Vielzahl an privaten Einwendungen mit der Forderung nach einem Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt Zeppelinstraße / B 32 ein. Eine daraufhin durchgeführte Prüfung und Abwägung zwischen einem Kreisverkehrsplatz und einer signalisierten Einmündung ergab eine Umplanung des Knotenpunkts zu einem Kreisverkehrsplatz.</p>	U1 U5 U6 U10.1 U10.2 U14 U14 U17.1 U17.4	Bl. 1 u. 2 Bl. 1, 3 u. 6 Bl. 1  Bl. 3 Bl. 4
I.2	<p><b>Anpassung der bauzeitlichen Anbindung der Fronwiesen</b>                      Im Bereich der bauzeitlichen Anbindung der Fronwiesen wurden die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen entlang des Wegs reduziert und auf dem F1St. 1008/2 eine größere zusammenhängende Fläche neu in Anspruch genommen. Gleichzeitig wurde der Betriebsweg eines bestehenden Schlammabsetzbeckens in die Anbindung eingebunden und die auszubauende Weglänge hierfür reduziert. Die Breite der Bankette entlang des auszubauenden Abschnitts wurde reduziert. Das als Planhintergrund genutzte Ortho-Foto wurde aktualisiert, um das beschriebene zwischenzeitlich hergestellte Schlammabsetzbecken planerisch einbinden zu können.</p>	U1 U9.2 U9.3 U10.1 U10.2 U16.2 U16.2 U19.1	Bl. 3 S. 31 f. Bl. 3  Bl. 2 Bl. 3 S. 33, 36, 38, 53
I.3	<p><b>Geänderte Ausführungsart der Stützwand Nr. 10</b>                      Die Stützwand Nr. 10 war durchgehend als Stützwand mit L-förmigen Elementen vorgesehen. Aufgrund der Nähe der Stützwand Nr. 10 vorbeilaufenden bauzeitlichen Verkehrsführung gibt es nicht ausreichend Platz für die durchgängige Herstellung dieser Bauart. In einem Teilbereich muss die Stützwand Nr. 10 daher als Bohrpfahlwand hergestellt werden. Hierfür ist auch eine zusätzliche dauerhafte Ankerlage erforderlich. Betroffen sind die F1St. 166, 522 und 522/5, für die eine dauerhafte Belastung erforderlich wird.</p>	U10.1 U10.2	Bl. 1

<b>I.4</b>	<p><b>Geänderte Ausführungsart der Stützwand Nr. 11</b>                  Die Stützwand Nr. 11 umfasst die Unterfangung einer bestehenden Stützwand im Bestand. Hier war bislang kein Einbringen von Ankern vorgesehen. Im Zuge der fortgeschrittenen Ausführungsplanung des Bauwerks hat sich das Erfordernis dauerhafter Ankerlagen ergeben. Betroffen ist das FIST. 168, für das eine dauerhafte Belastung erforderlich wird.</p>	U10.1 U10.2	Bl. 1
<b>I.5</b>	<p><b>Temporäre Ankerlagen zur Sicherung der Trägerbohlwand entlang der Baustraße</b>                  Die Baustraße (zu deren Lage siehe U 16.1.1) ist im Bereich von ca. Bau-km 0+240 bis ca. Bau-km 0+300 durch eine Trägerbohlwand gegenüber den umgebenden Baugruben abzusichern. Diese Trägerbohlwand ist rückzuverankern, wofür eine temporäre Flächeninanspruchnahme in Form einer Belastung durch eine Ankerlage erforderlich wird. Betroffen sind die FIST. 166 und 168.</p>	U10.1 U10.2	Bl. 1

<b>II</b>	<b>Änderungen der landschaftspflegerischen Planung</b>		
<b>II.1</b>	<p><b>Änderung der Ersatzmaßnahme 13.3E: Bachoptimierung Mühlegraben</b>                  Die angedachte Ersatzmaßnahme 13.3E stellte sich als nicht mehr zielführend heraus, da sich im Maßnahmengebiet zwischenzeitlich der Biber angesiedelt hat. Daher wurde eine neue Ersatzmaßnahme ausgearbeitet (13.3E-neu), welche eine Optimierung des Schwarzenbachs südlich von Wangen und die Stützung des dortigen Bachmuschelvorkommens vorsieht.                  Betroffen sind die FIST. 1111/1 und 111/12 für die Umsetzung der Maßnahme sowie die FIST. 1111/1, 1111/6, 1111/10, 1111/16 und 1112/1 als Zuwegung. Es ist jeweils eine vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehen.</p>	U9.2  U9.3 U10.1 U10.2 U19.1	Bl. 4, Bl. 6 (neu) S. 33 ff. Bl.6  S. 47, 55
<b>II.2</b>	<p><b>Entfall der Maßnahmen zur Zauneidechse</b>                  Zwischenzeitlich wurden die Zauneidechsen auf dem WLZ-Areal im Rahmen des B-Plans der Fa. Kutter abgefangen und auf eine CEF-Fläche südlich des Wangener Friedhofs umgesiedelt. Somit stellt das WLZ-Areal keine Lebensstätte der Zauneidechse mehr dar.                  Damit besteht für die Maßnahme zur Beseitigung des BÜ kein artenschutzrechtlicher Konflikt mit Hinblick auf die Zauneidechse mehr. Die angedachte Vermeidungsmaßnahme 8.3 V<sub>CEF</sub> – Umsiedlung Zauneidechsen entfällt daher. Bei der verbleibenden Maßnahme 8.2 V<sub>CEF</sub> geht es darum, ein Einwandern zu unterbinden, das von möglicherweise im Bahnschotter verbliebenen versprengten Einzelexemplaren der Zauneidechse ausgeht.</p>	U9.3 U19.1	S. 21 f. S. 26, 33, 36 f., 41, 43, 46, 49 f., 53 ff.

<b>III</b>	<b>Änderungen der Verkehrsuntersuchung</b>		
<b>III.1</b>	<b>Fortschreibung des Verkehrsgutachtens auf den Prognosehorizont 2040</b> Im Rahmen der 1. Auslegung wurde ein Verkehrsgutachten mit dem Prognosehorizont 2030 ausgelegt. Aufgrund des geringen zeitlichen Abstands vom Zeitraum des Planfeststellungsverfahrens bis zum Prognosehorizont wurde das Verkehrsgutachten auf den Prognosehorizont 2040 fortgeschrieben. Das fortgeschriebene Verkehrsgutachten ersetzt das Verkehrsgutachten der 1. Auslegung.	U1 U21.1	
<b>III.2</b>	<b>Ergänzende Verkehrszählungen im Gebiet „Fronwiesen“</b> Im Rahmen der 1. Auslegung gingen mehrere Einwendungen zur geplanten bauzeitlichen Anbindung der Kleingartensiedlung „Fronwiesen“ ein. Zur Plausibilisierung des geplanten Ausbauquerschnitts wurden in dem Gebiet ergänzende Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehrserhebungen durchgeführt (siehe auch I.2). Diese werden den Planfeststellungsunterlagen als eigene Unterlage beigelegt.	U1 U19.1 U21.2	S. 33
<b>IV</b>	<b>Änderungen sonstiger Gutachten</b>		
<b>IV.1</b>	<b>Fortschreibung des Lärmgutachtens</b> Aufgrund der Umplanung der Einmündung Zeppelinstraße zu einem Kreisverkehrsplatz (siehe I.1) und der Fortschreibung des Verkehrsgutachtens (siehe III.1) war eine Fortschreibung des Lärmgutachtens erforderlich.	U1 U17.1	
<b>IV.2</b>	<b>Fortschreibung des Luftschadstoffgutachtens</b> Aufgrund der Umplanung der Einmündung Zeppelinstraße zu einem Kreisverkehrsplatz (siehe I.1) und der Fortschreibung des Verkehrsgutachtens (siehe III.1) war eine Fortschreibung des Luftschadstoffgutachtens erforderlich.	U1 U17.4	
<b>IV.3</b>	<b>Fachbeitrag Klima</b> Mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2023 hat das Bundesministerium für Verkehr eine Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung für den Bereich der Bundesstraßen bekanntgegeben. Als Ergebnis wurden die Auswirkungen der Bahnübergangsbeseitigung in einem Fachbeitrag Klima untersucht.	U1 U17.5	
<b>IV.4</b>	<b>Untersuchung der Lärmfernwirkung</b> Aufgrund der Beseitigung des Bahnübergangs im Zuge der B 32 sind gemäß Verkehrsuntersuchung Verkehrsverlagerungen im weiteren städtischen Straßennetz außerhalb des direkten Maßnahmenbereichs zu erwarten. In der Untersuchung zur Lärmfernwirkung wurde geprüft, inwiefern diese Verlagerungen Anspruchsgrundlage für passiven Schallschutz angrenzender Gebäude sein können.	U1 U17.6	

<b>V</b>	<b>sonstige Änderungen</b>		
<b>V.1</b>	<p><b>Anpassung Planunterlagen an geänderte Bebauung im Bereich Hinderofenweg</b>                  Im Bereich des Hinderofenwegs hat sich die Bebauung gegenüber dem Planstand der 1. Auslegung in Teilen verändert. Die Änderungen wurden nachrichtlich in die Planunterlagen aufgenommen.</p>	U5 U10.1	Bl. 1 Bl. 1
<b>V.2</b>	<p><b>Planung einer Zufahrt von der bauzeitlichen Verkehrsführung in eine Gewerbefläche</b>                  Entlang der bauzeitlichen Verkehrsführung wird auf einer Brachfläche der Bebauungsplan „Zeppelinstraße“ umgesetzt. Hier entstehen Gewerbeflächen, die später über die Praßbergstraße angebunden werden. Da die Bebauung voraussichtlich vor der Beseitigung des Bahnübergangs fertiggestellt wird, ist eine Anbindung des Parkplatzes an die bauzeitliche Verkehrsführung der B 32 erforderlich, die planerisch eingearbeitet wurde.</p>	U16.1	Bl. 1
<b>V.3</b>	<p><b>Reduzierung der Inanspruchnahme bauzeitlicher Flächen</b>                  Bei mehreren FIST. (498/7, 517, 577/2, 1005, 1006, 1007, 1022/21) wird die Inanspruchnahme bauzeitlicher Flächen reduziert bzw. kann entfallen. (siehe auch I.2)</p>	U10.1 U10.2	Bl. 1, 3
<b>V.4</b>	<p><b>Entfall der dauerhaften Flächeninanspruchnahme FIST. 517</b>                  Die vorgesehene dauerhafte Inanspruchnahme von Flächen des FIST. 517 entfällt. Es ist keine Inanspruchnahme erforderlich.</p>	U5 U10.1 U10.2	Bl. 1 Bl. 1