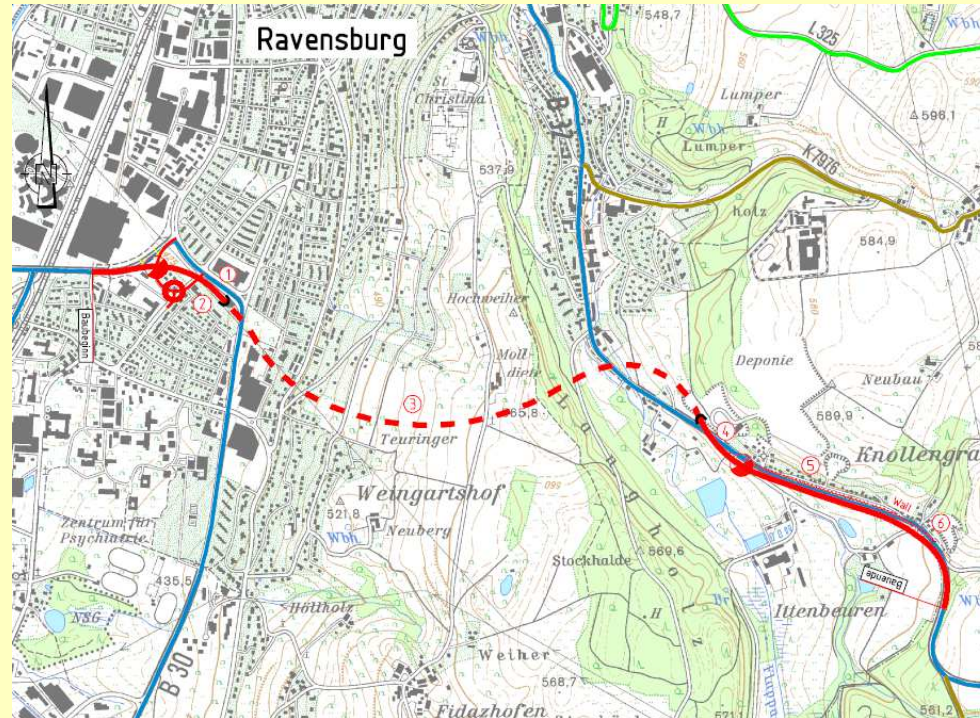


B 32 Ortsumgehung Ravensburg



Sitzung des Gemeinderats der Stadt Ravensburg am 29.04.2024

- Bericht zum Planungsstand -

Harald Böttiger, Regierungspräsidium Tübingen, Referat 44 - Planung -

Udo Zimmermann und Aaron Fischer, Ingenieurgemeinschaft BUNG Ingenieure AG und Klinger und Partner GmbH

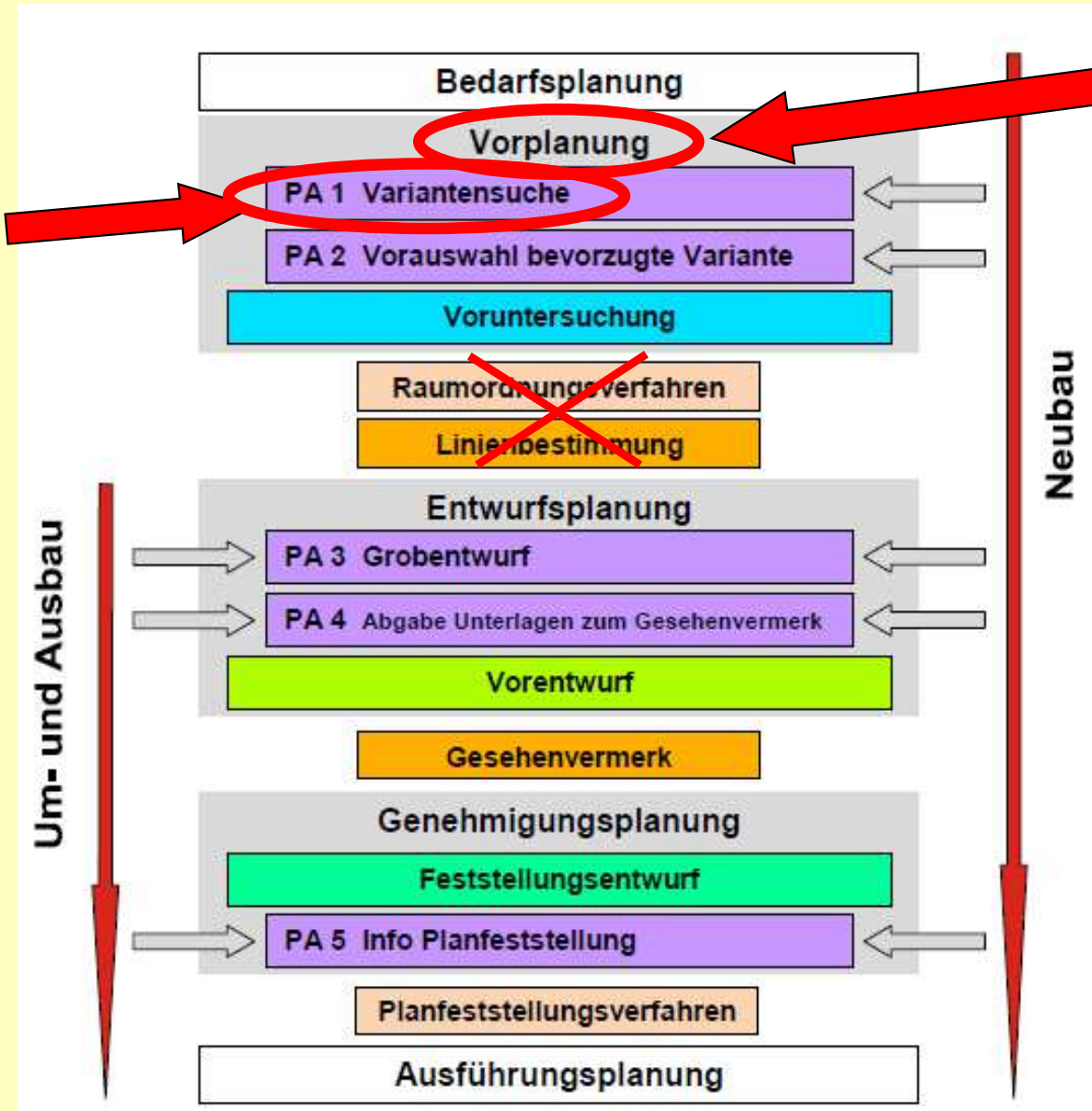


Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

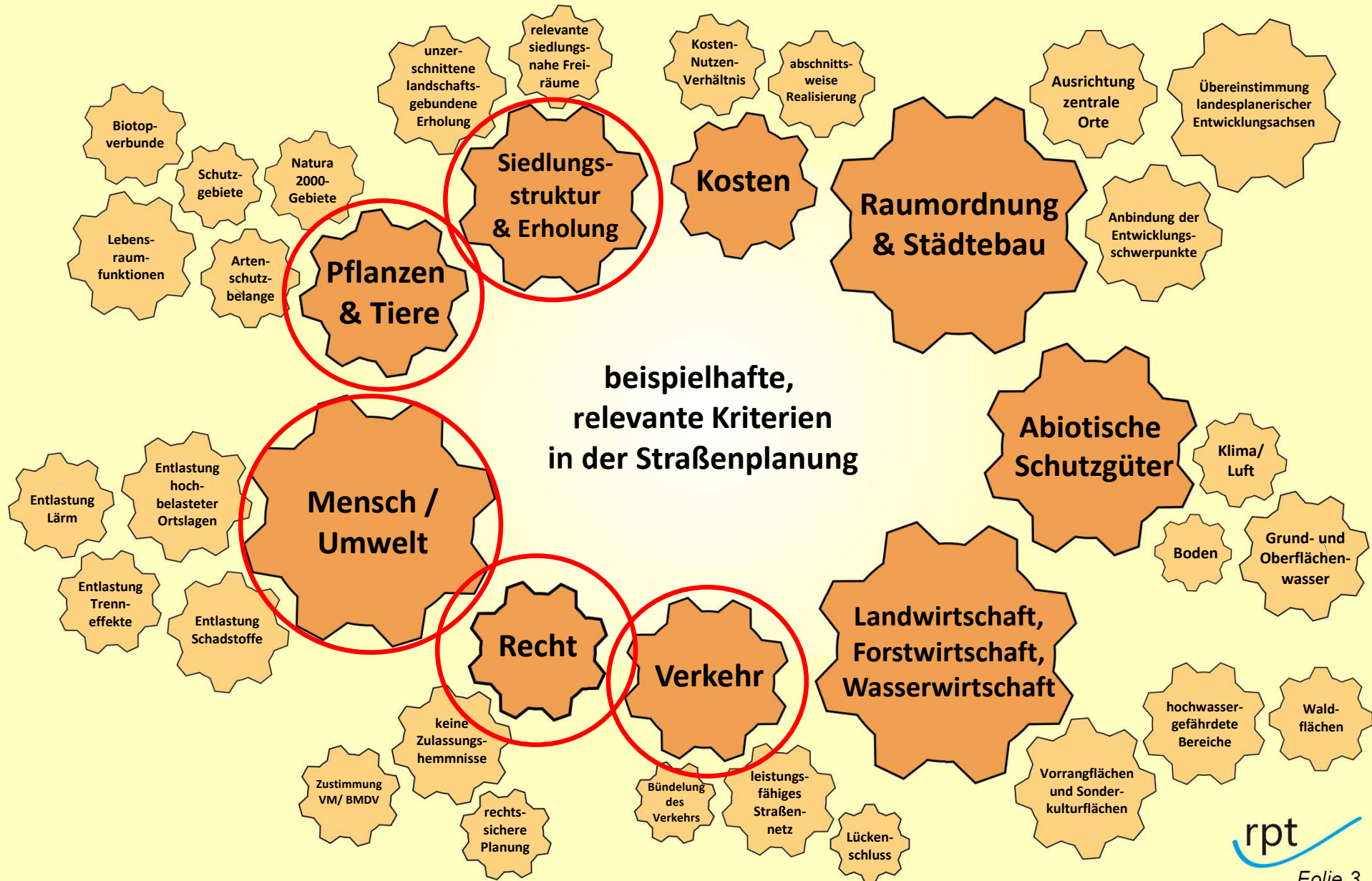
Planungsprozess einer Bundesstraße

nächster
Meilenstein PA 1
Anfang 2025



derzeitige
Planungsstufe

Komplexität der Straßenplanung



Aktueller Planungsstand und weitere Planungsschritte

- Kartierung Flora / Fauna / Biotope
- Umweltverträglichkeitsstudie: Raumanalyse
Untersuchung sämtlicher Schutzgüter und Umwelt-/Raumnutzungen
- Auswertung vorhandener Unterlagen zur Geologie und Baugrund
- Technische Straßenplanung
Grundlagenermittlung und Anpassung der alten Varianten des früheren RE-Vorentwurfs 1998 an aktuelle Regelwerke und rechtliche Vorgaben

Aktueller Planungsstand und weitere Planungsschritte

- **Technische Straßenplanung**
Untersuchung Groblinienvarianten im nördlichen und südlichen Planungsraum
- **Umweltverträglichkeitsstudie: Risikoanalyse**
Gegenüberstellung der Schutzgüter und Umwelt-/Raumnutzungen bei den unterschiedlichen Trassenvarianten
- **Verkehrsuntersuchung**
Berechnung der Planfälle für die angepassten und neu entwickelten Varianten
Gegenüberstellung der verkehrlichen Auswirkungen für unterschiedliche Varianten
Leistungsfähigkeiten ausgewählter Knotenpunkte

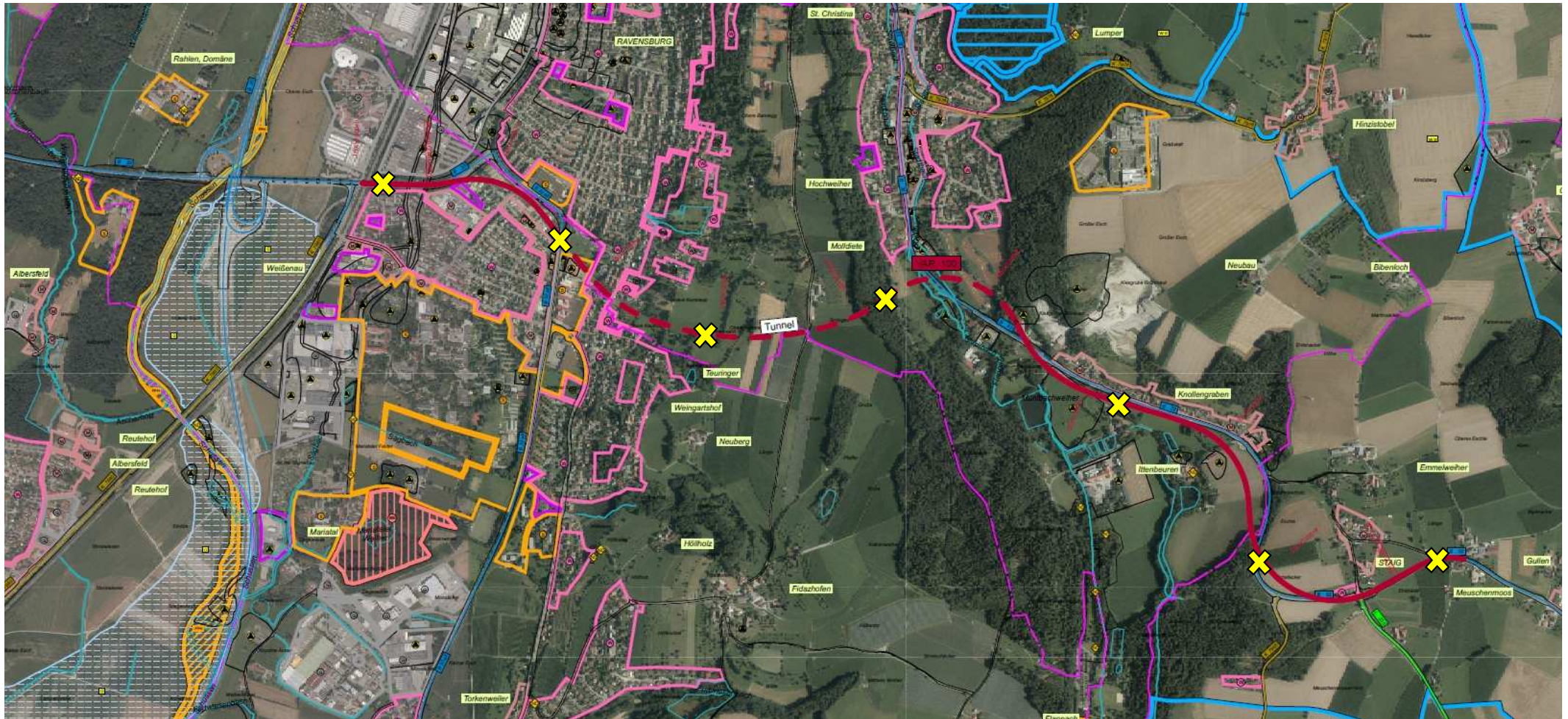
Aktueller Planungsstand und weitere Planungsschritte

- Projektabstimmung PA 1 mit Land und Bund
Erarbeiten aller erforderlichen Unterlagen

Beteiligte Planungsbüros

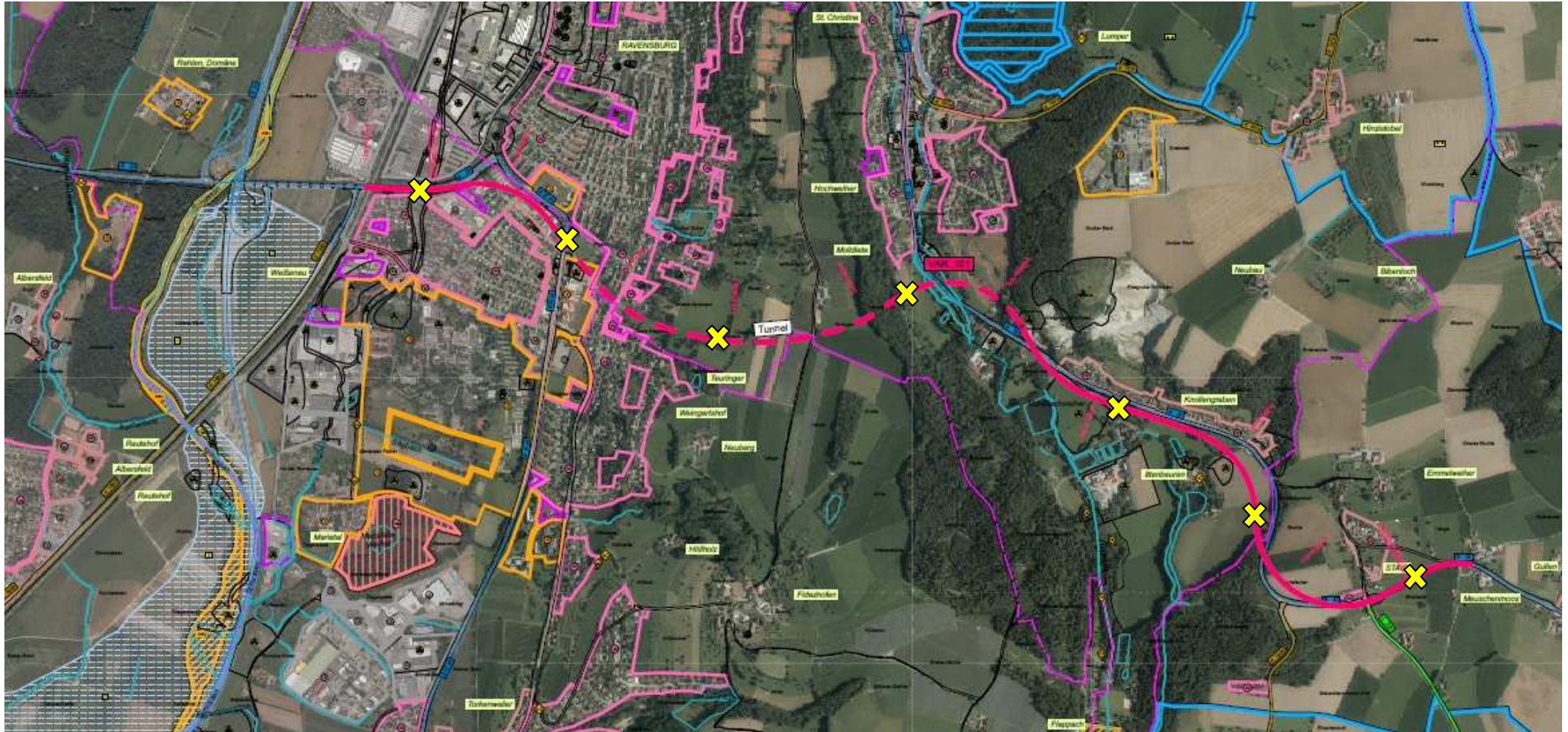
- Ingenieurgemeinschaft
BUNG Ingenieure AG und Klinger und Partner GmbH
⇒ Technische Straßenplanung
- Arbeitsgruppe für Tierökologie und Planung GmbH
⇒ Kartierung Flora/Fauna/Biotope
- PTV Transport Consult GmbH
⇒ Verkehrsgutachten
- AFRY Deutschland GmbH
⇒ Umweltverträglichkeitsstudie: Risikoanalyse

Untersuchte Groblinienvarianten Bereich Nord



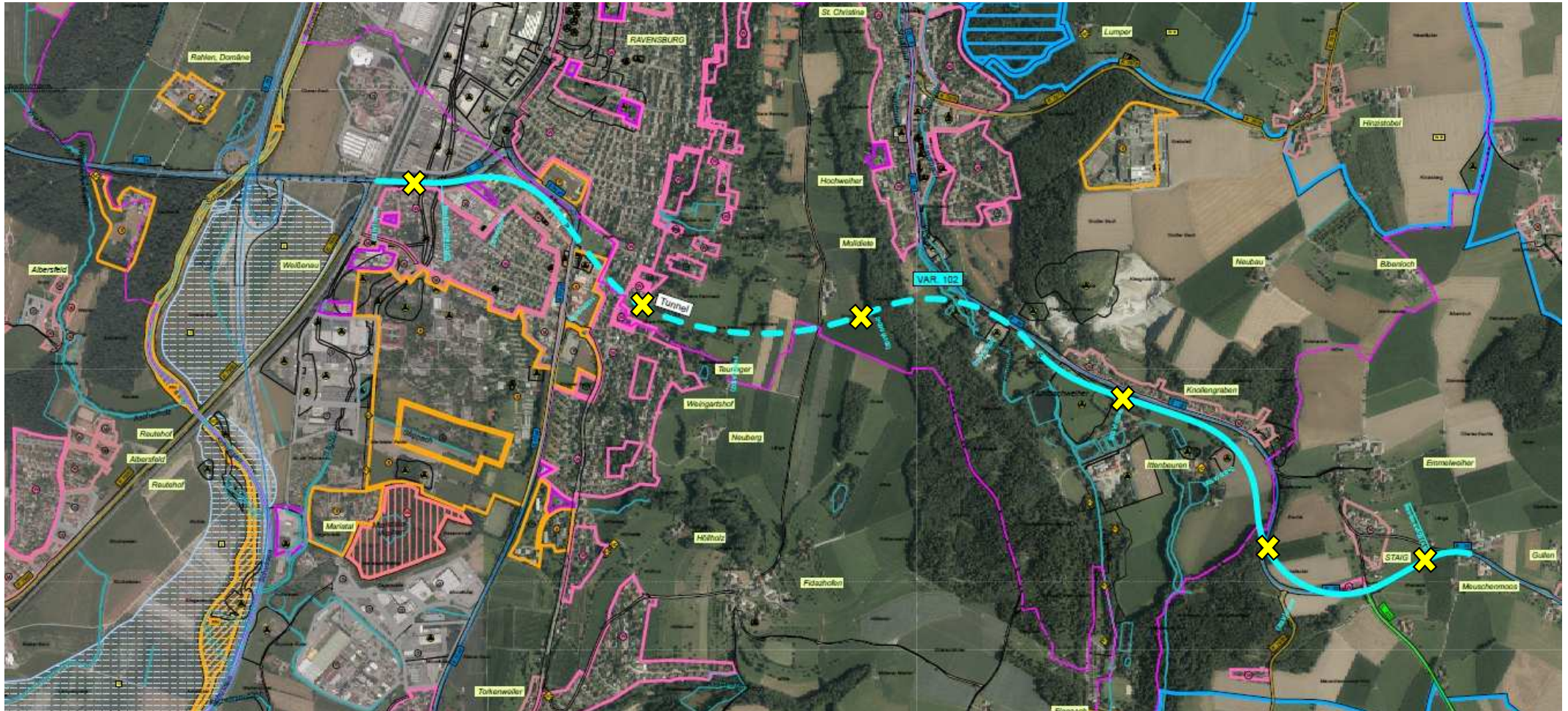
V100 entspricht V120 (Molldietevariante 1998) mit Weiterführung bis Staig
Längsneigungen zu hoch
Entwurfsklasse Knollengraben bis Staig nicht einzuhalten (EKL 2)

Untersuchte Groblinienvarianten Bereich Nord



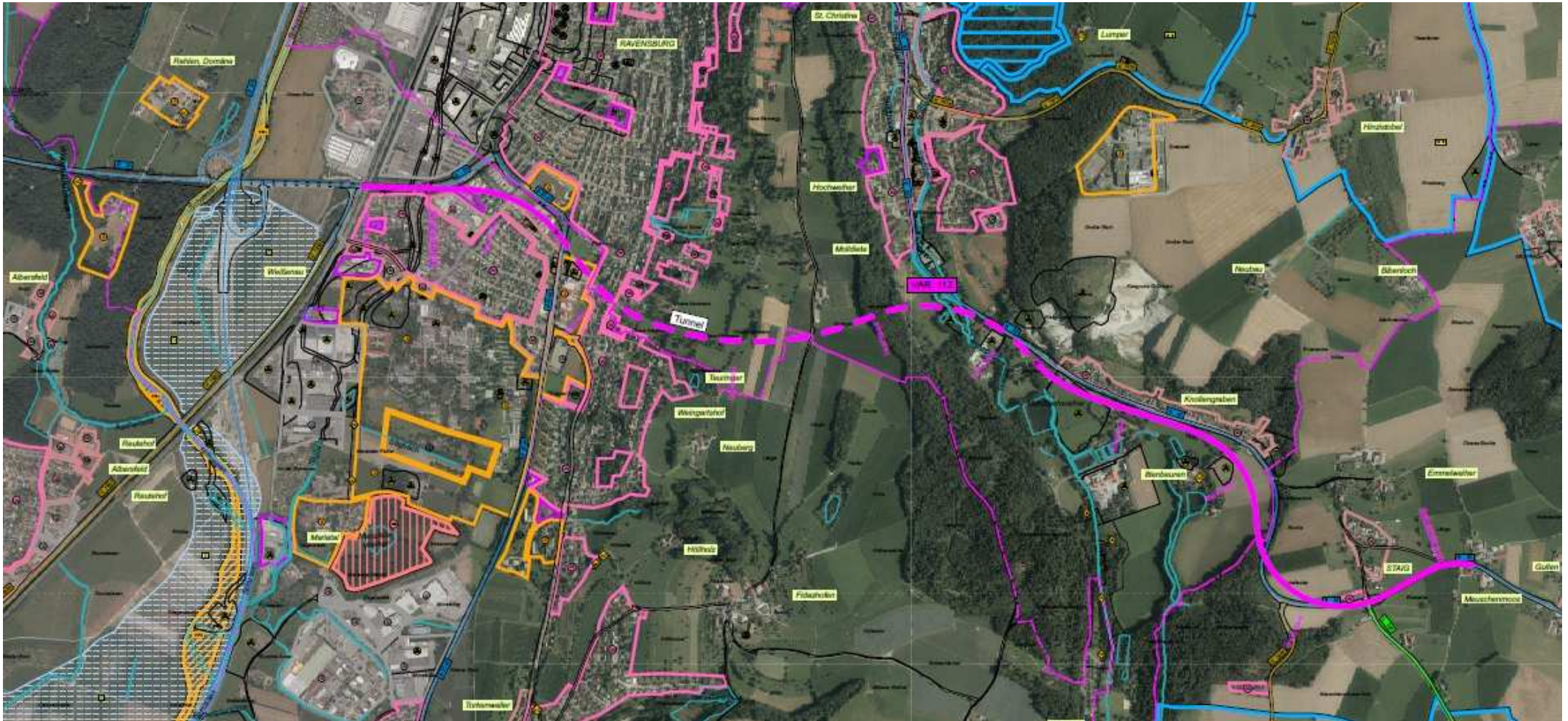
V101 (Optimierung V100) entspricht V120 (Molldietevariante 1998) mit Weiterführung bis Staig - Längsneigungen zu hoch
Entwurfsklasse Knollengraben bis Staig nicht einzuhalten (EKL 2)

Untersuchte Groblinienvarianten Bereich Nord



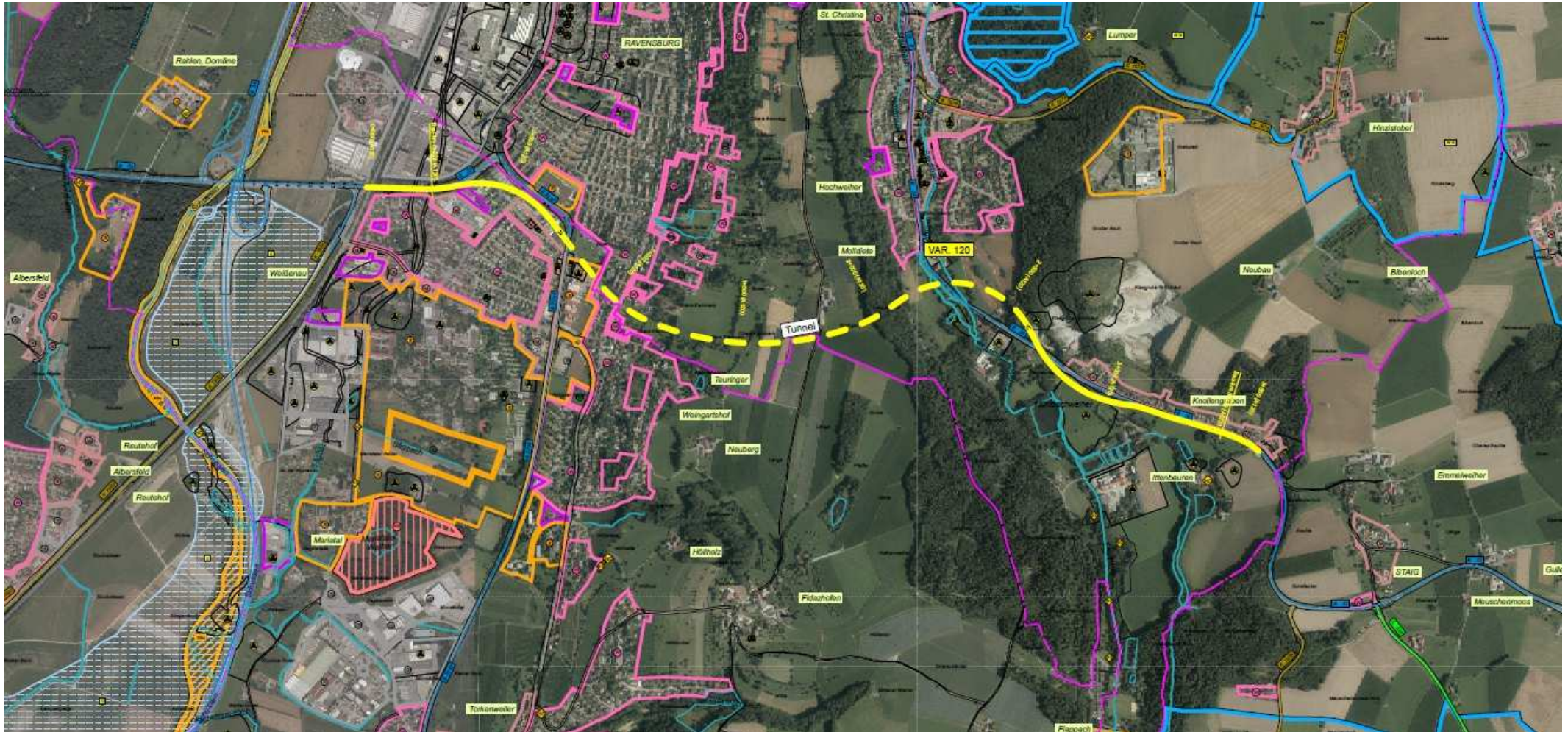
V102 keine Querung best. B 32, ansonsten entspricht diese der V120 (Molldietevariante 1998) mit Weiterführung bis Staig
Längsneigungen zu hoch
Entwurfsklasse Knollengraben bis Staig nicht einzuhalten (EKL 2)

Untersuchte Groblinienvarianten Bereich Nord



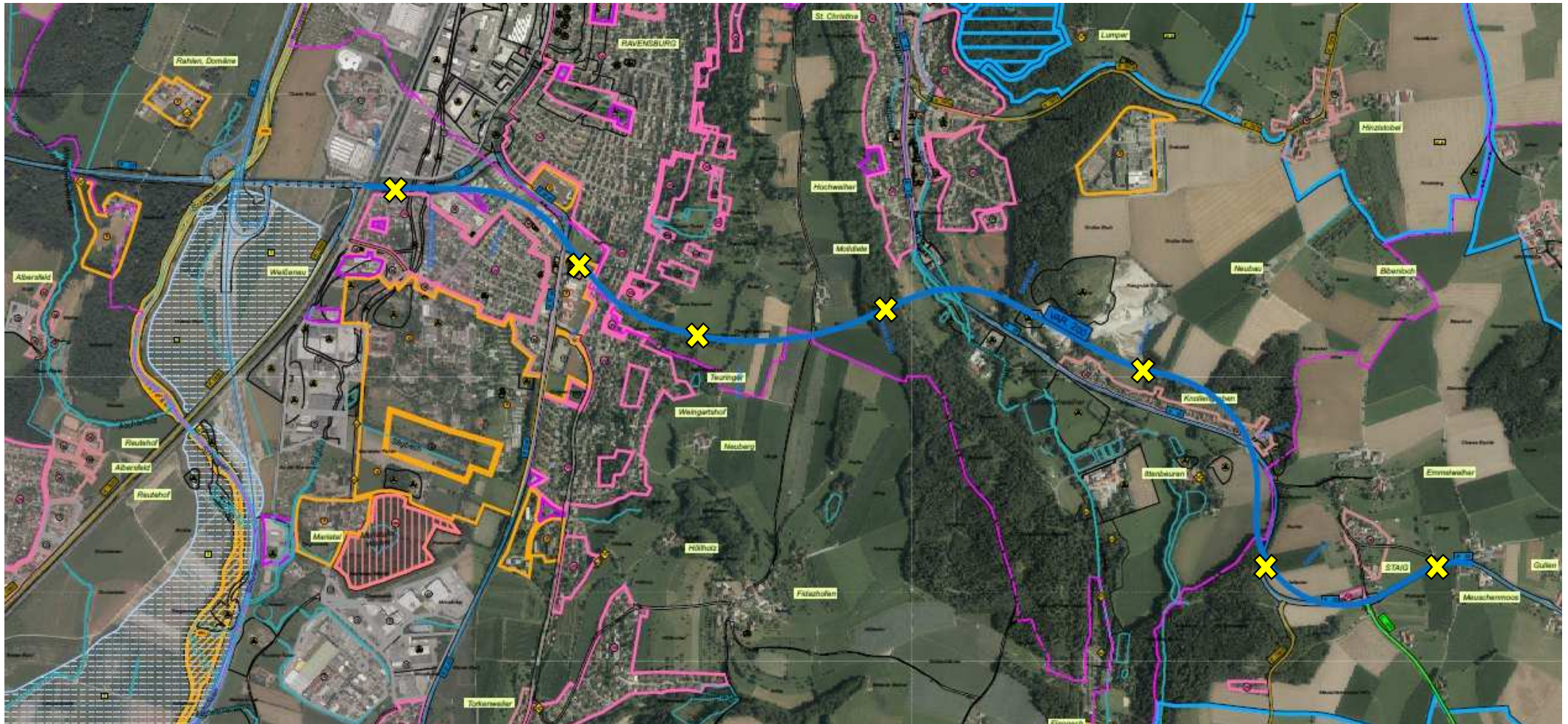
V112 Optimierung der V102, keine Querung best. B 32, Optimierung Gradiente
Verzicht auf KP bei Knollengraben mit Weiterführung bis Staig und
Knotenpunkt bei Staig
entwurfstechnisch bestmögliche Variante des Variantenbündels V100

Untersuchte Groblinienvarianten Bereich Nord



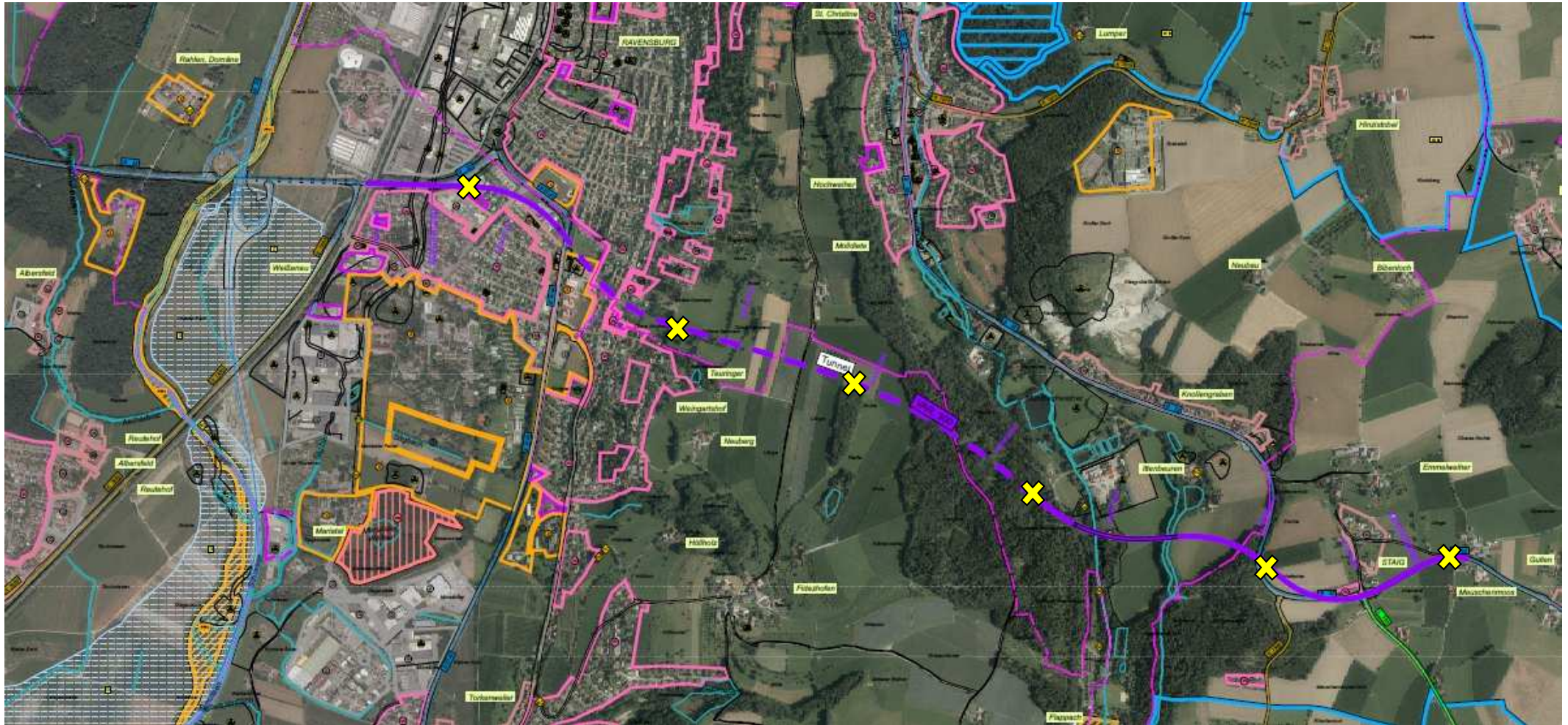
V120 (Variante IX-BVWP Molldietevariante 1998) mit Knotenpunkt bei Knollengraben (BVWP-Anmeldung)

Untersuchte Groblinienvarianten Bereich Nord



V200 (Kiesgrube) mit Weiterführung bis Staig
Konflikte Bebauung/Kiesgrube

Untersuchte Groblinienvarianten Bereich Nord



V300 (Variante X)

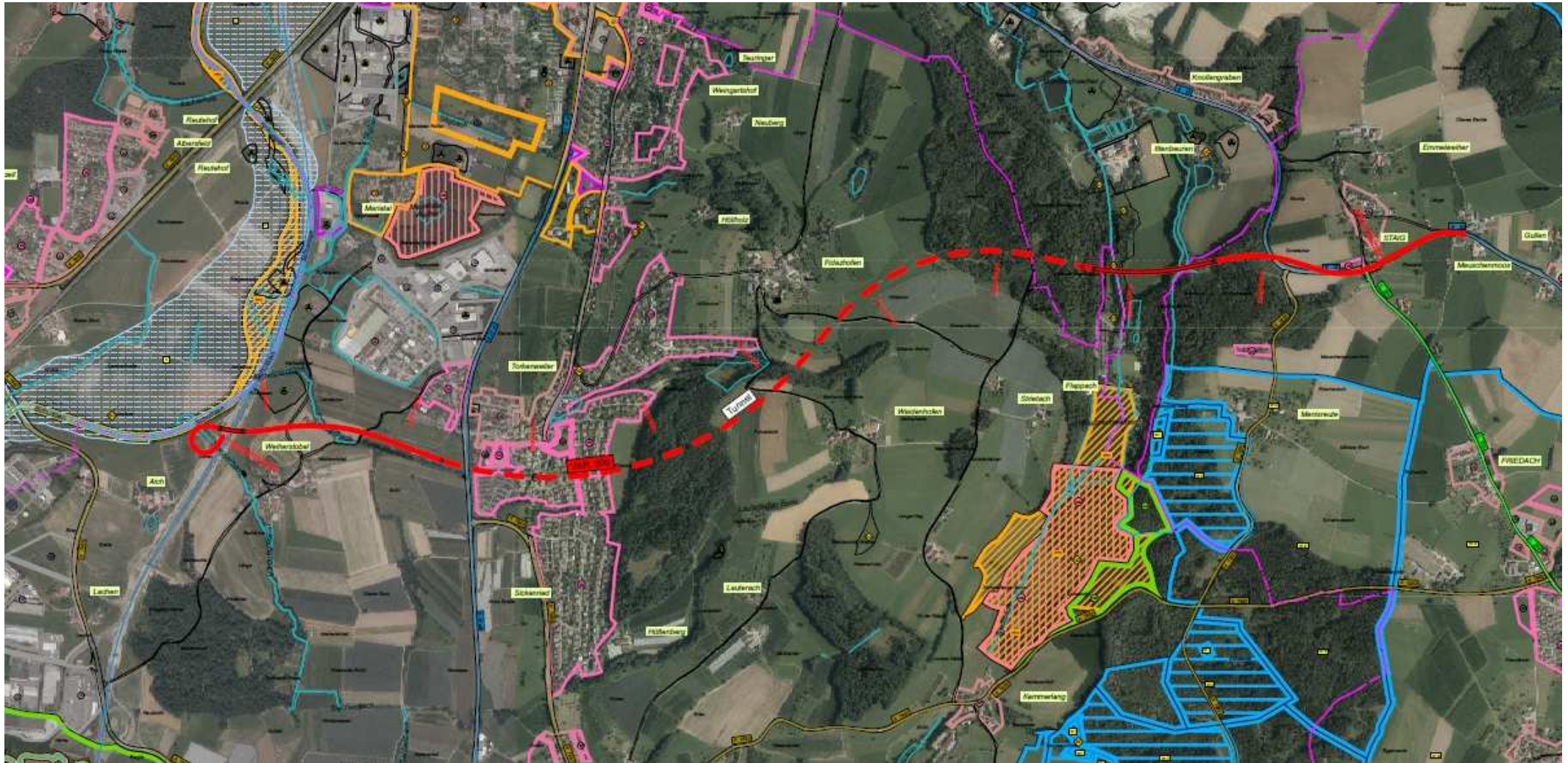
Ungünstige Lage Tunnelportal Süd (großer Voreinschnitt)

Untersuchte Groblinienvarianten Bereich Nord



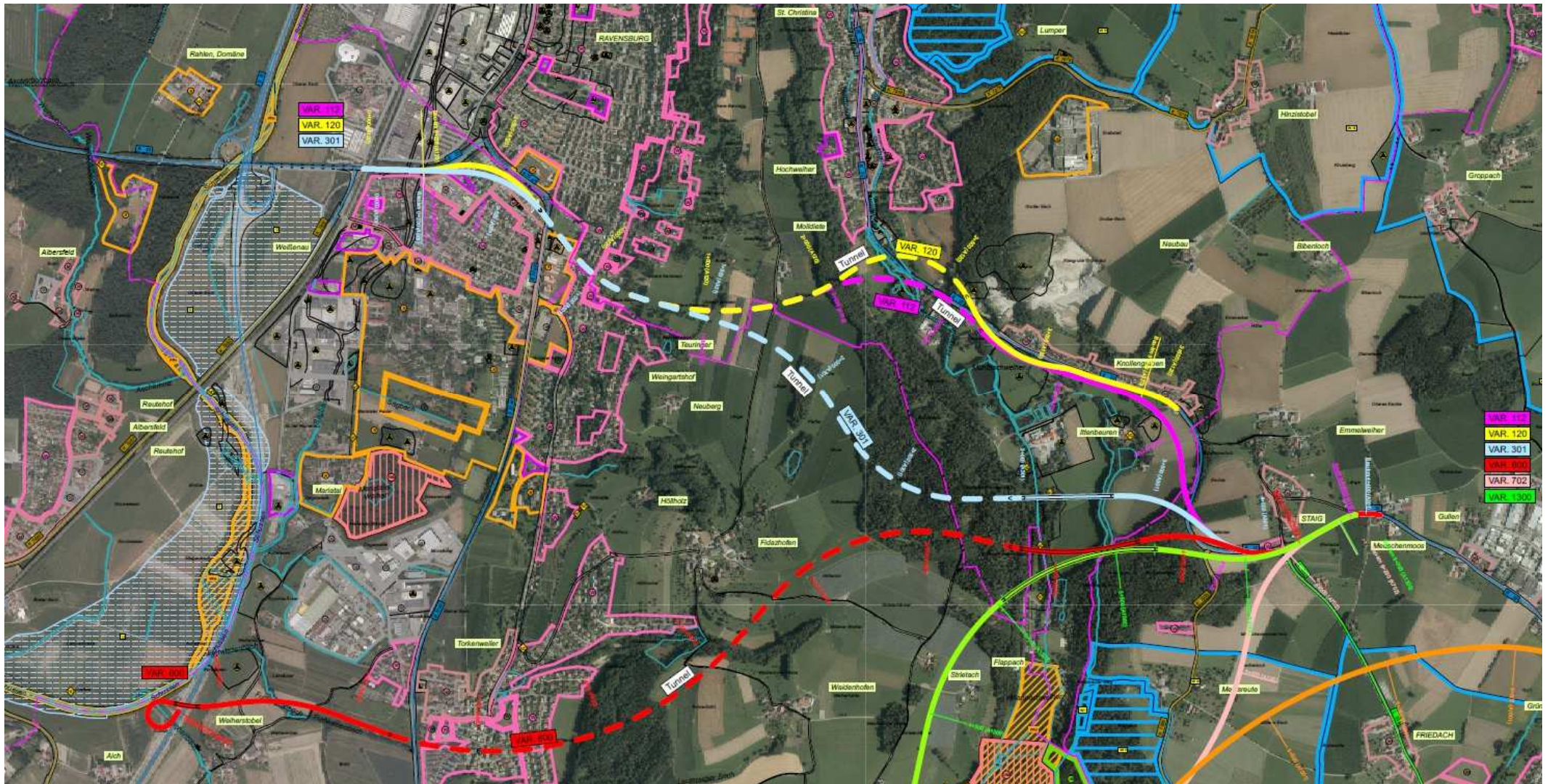
V301 (optimierte Variante X)
Tunnelportallage Süd optimiert

Untersuchte Groblinienvarianten Bereich Nord



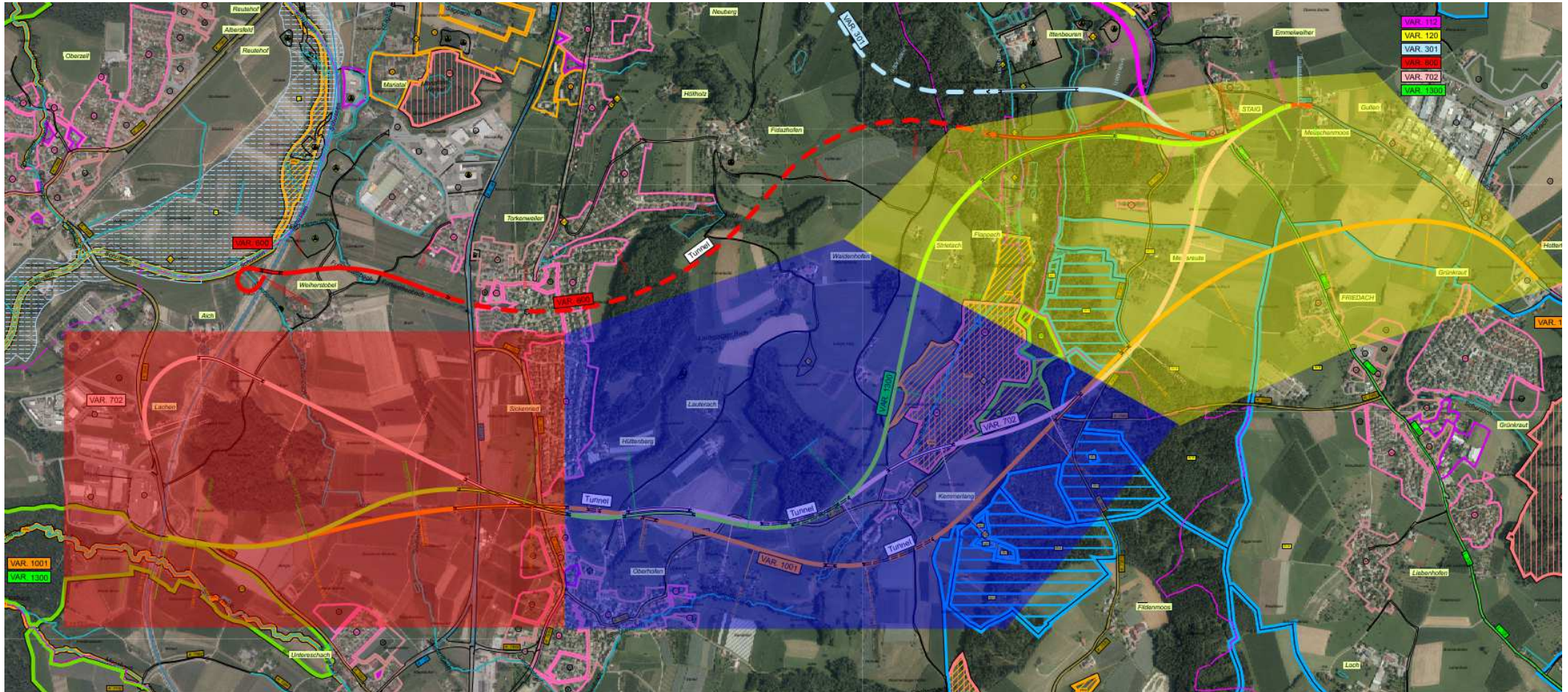
V600 (Variante C)

Mögliche verbleibende Groblinienvarianten Bereich Nord



- V112 keine Querung B 32
- V120 (Molldietevariante 1998)
- V301 (Variante X optimiert)
- V600 (Variante C)

Bereich Süd Abschnittsvergleich erforderlich

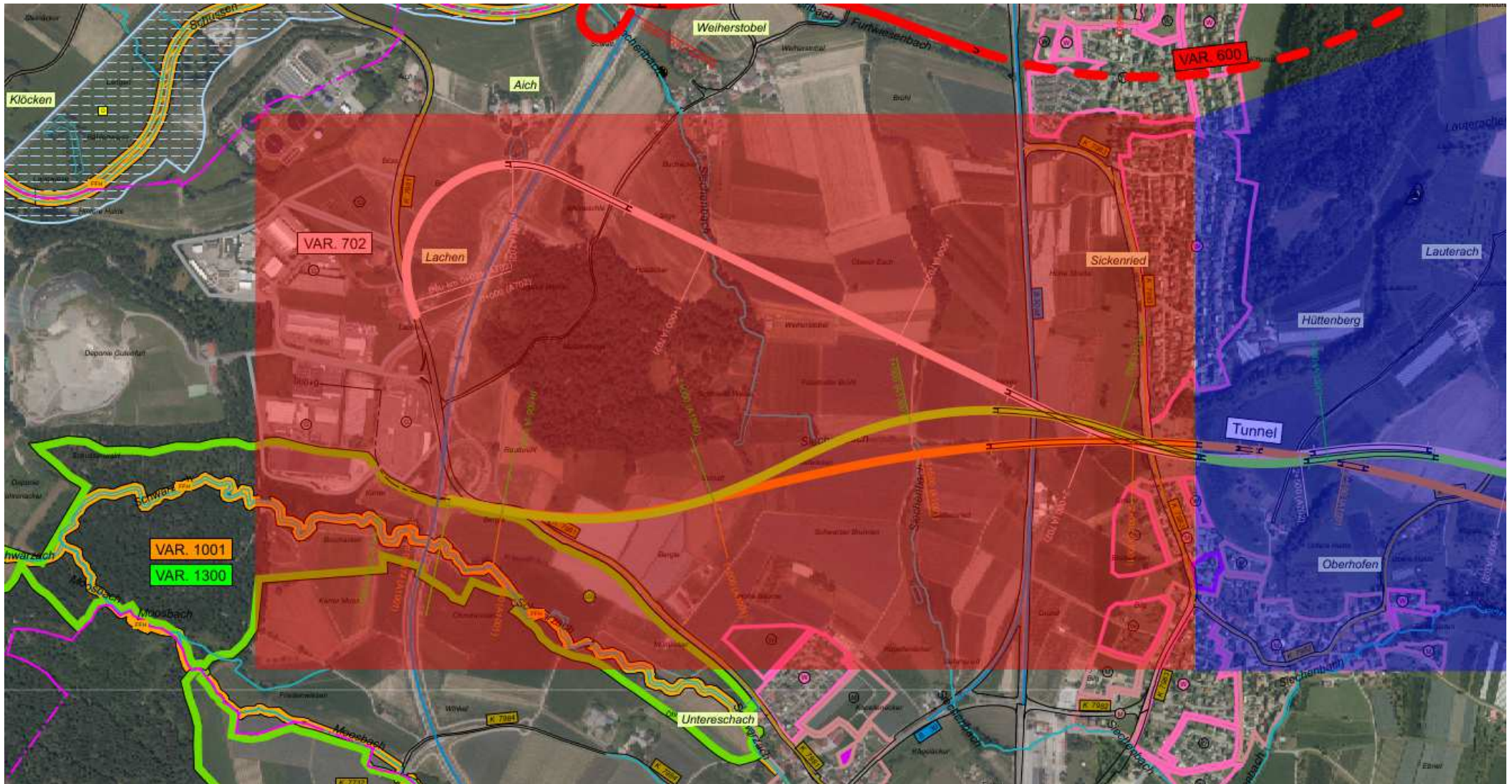


Abschnittseinteilung (noch in Arbeit)

Beispiel drei Abschnitte (West / Mitte / Ost)

jeweils mögliche Varianten der Abschnitte werden miteinander kombiniert

Untersuchungsschwerpunkte Abschnitt West



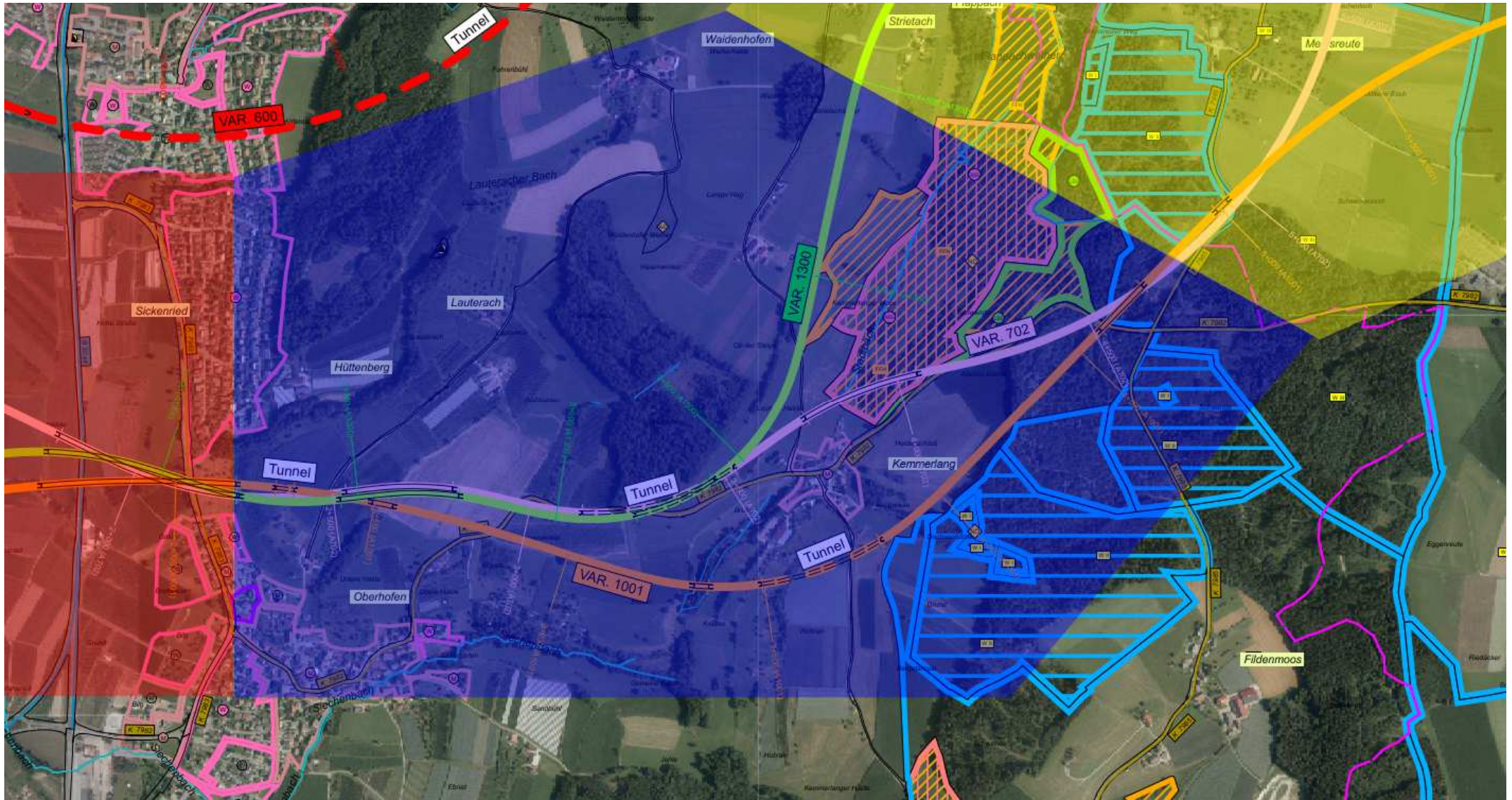
Verknüpfung mit B 30n (Leistungsfähigkeit)

Beanspruchung landwirtschaftliche Flächen

Umweltfachliche Belange im Bereich Waldgebiet Metzenmoos

Trassenführung im Sickenried - Oberhofen

Untersuchungsschwerpunkte Abschnitt Mitte



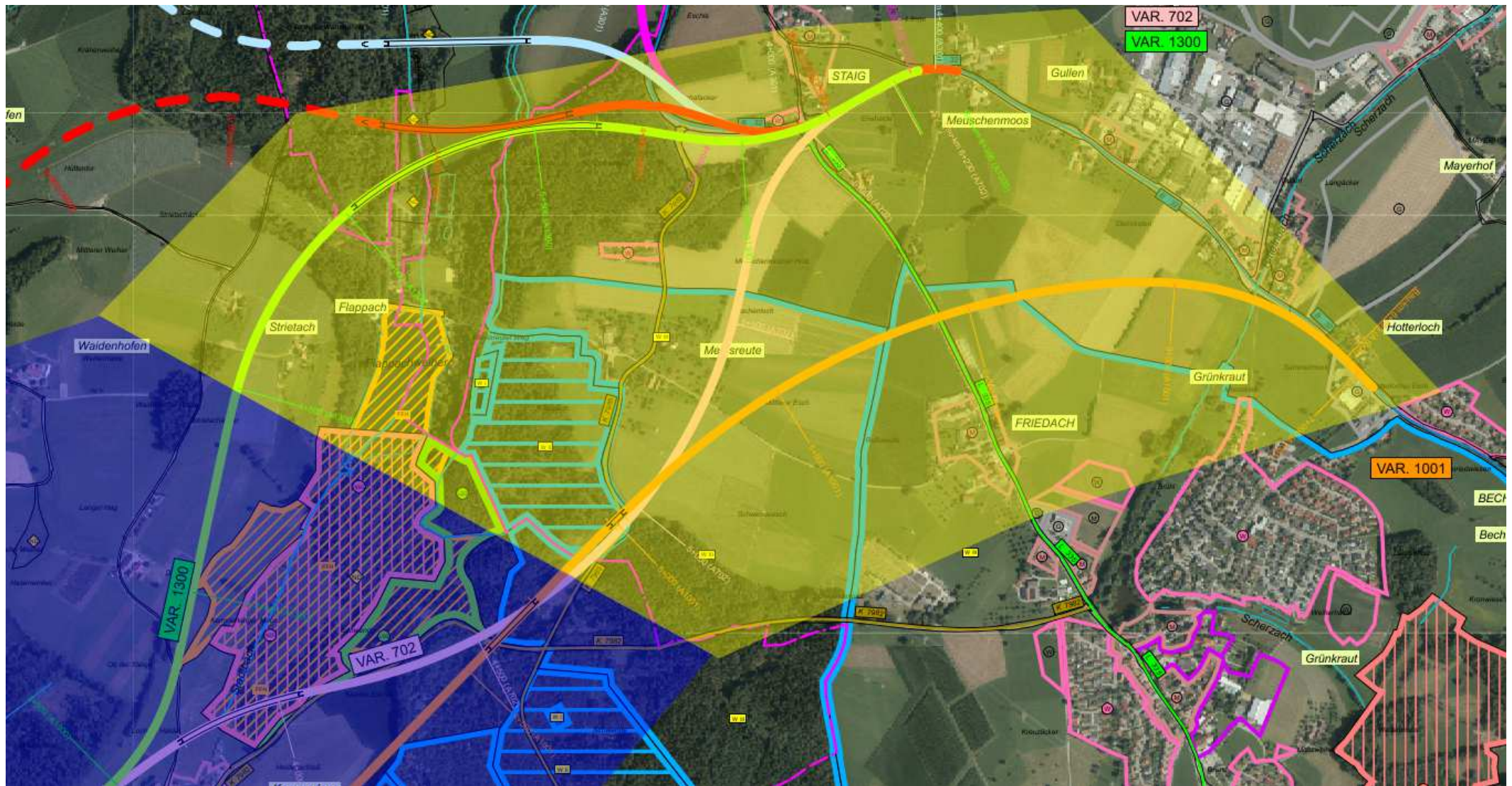
Umfahrung Kemmerlang

Beanspruchung wald- und landwirtschaftliche Flächen

Berücksichtigung FFH-Gebiet Flappachtal und Wasserschutzgebiete

Topographische Herausforderungen

Untersuchungsschwerpunkte Abschnitt Ost



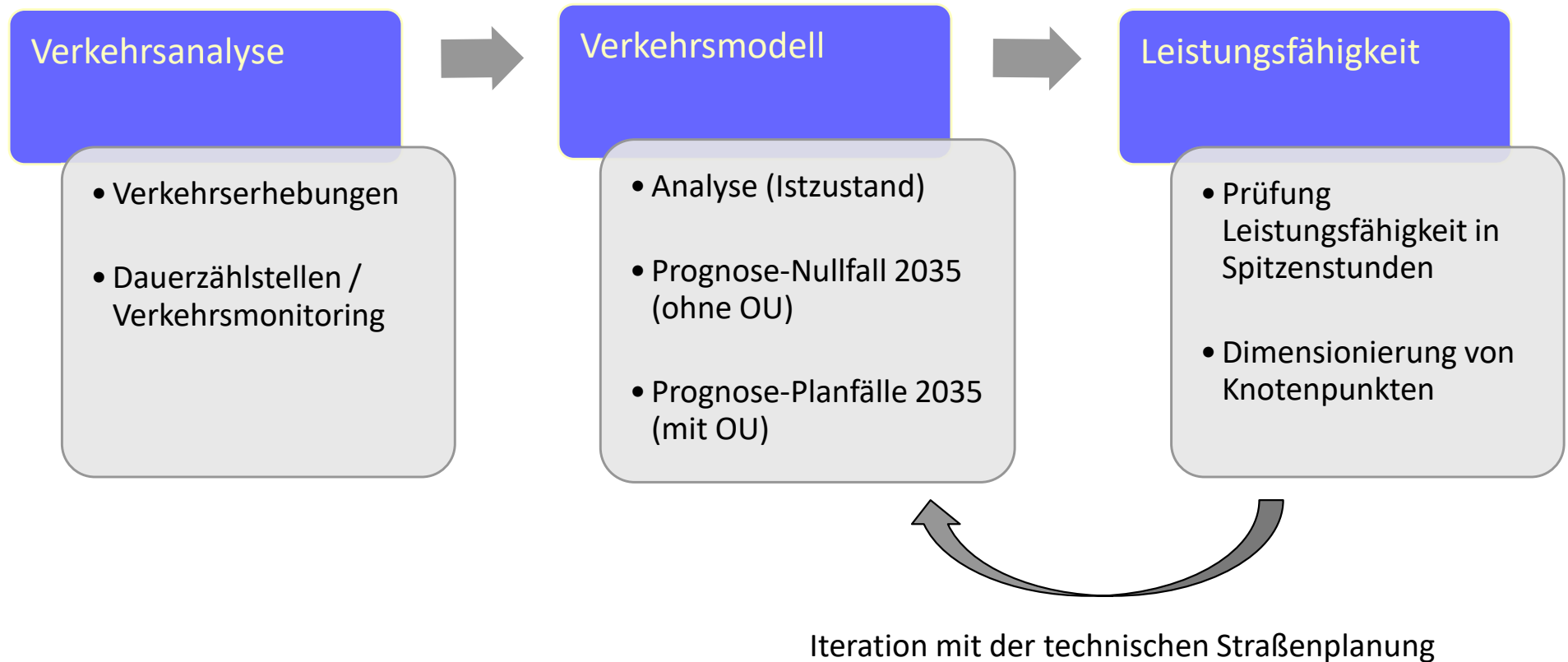
Umfahrung Kemmerlang

Verknüpfungspunkte mit best. B 32

Beanspruchung wald- und landwirtschaftliche Flächen

Berücksichtigung Flappachtal und Wasserschutzgebiete

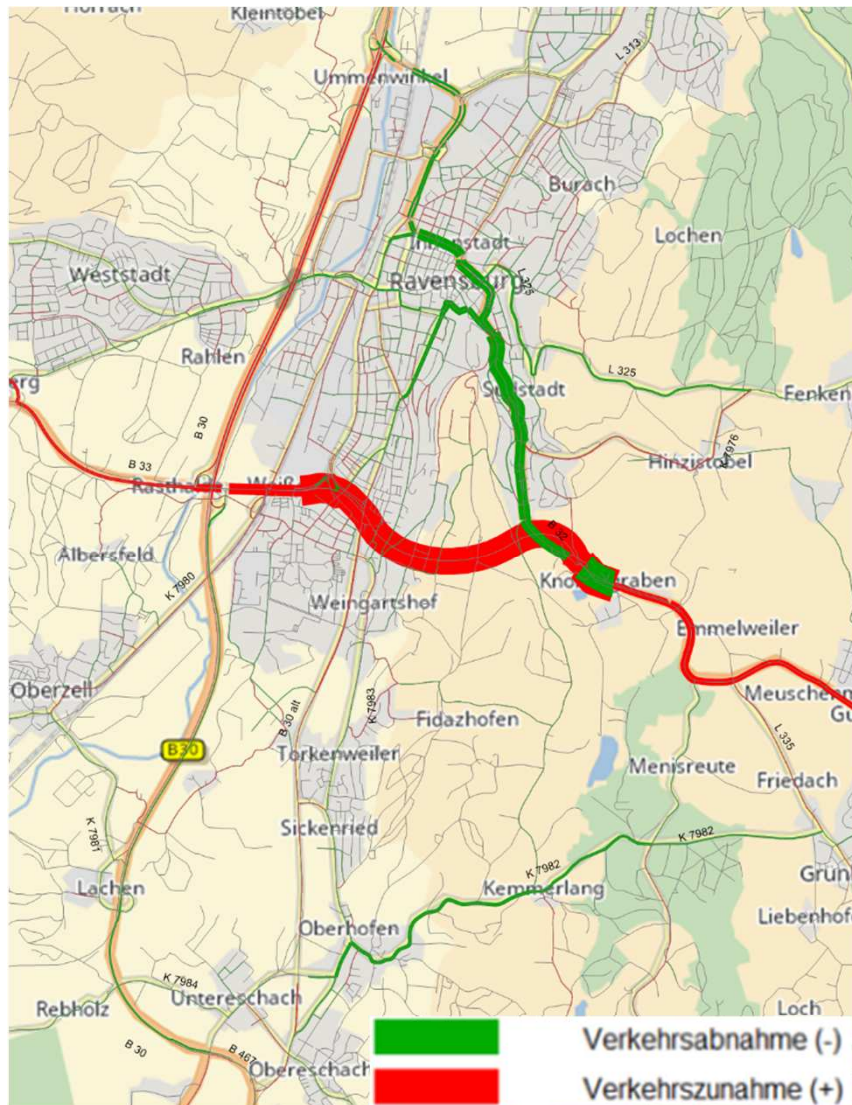
Vorgehensweise Verkehrsuntersuchung



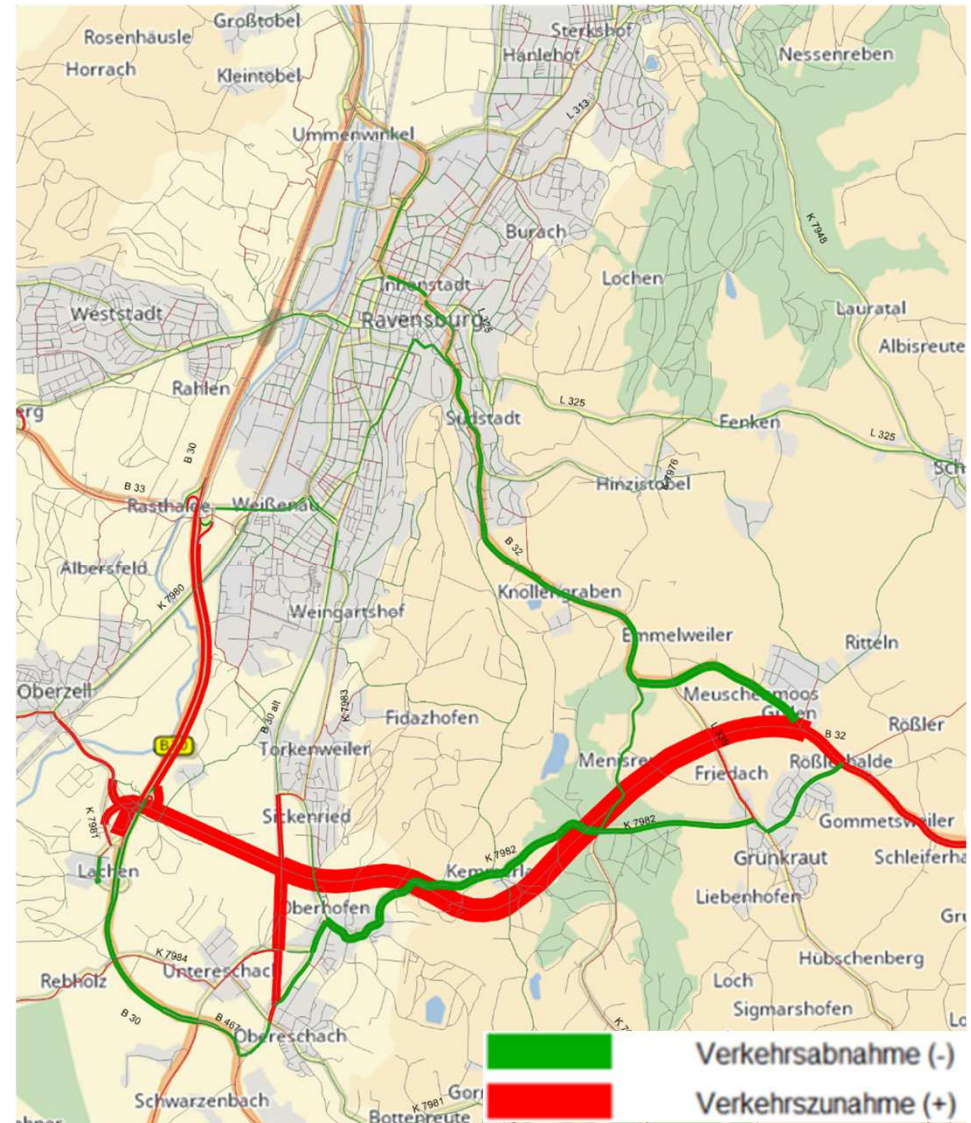
Erkenntnisse aus bisherigen Modellrechnungen

- nördlich liegende Trassen entlasten die B 32-alt in Ravensburg stärker als südlich liegende
- südlich verlaufende Varianten werden verstärkt von Verkehren in Richtung Süden genutzt (z. B. Bodenseekreis)
- Menge der von der nördlichen A 96 an der AS Wangen-West abfahrenden Verkehre Richtung B 32alt (Amtzell) liegt in den Planfällen auf ähnlichem Niveau wie im Prognose-Nullfall
- verkehrliche Zunahmen auf B 32alt im Zulauf auf die OU resultieren in den Planfällen aus Verlagerungen von Verkehrsströmen von Alternativrouten im Umfeld

Wirkungen Ortsumgehung, beispielhaft



Nördliche Variante V120 (IX)



Südliche Variante V700 (G)

Vielen Dank!



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN