

Landratsamt Ostalbkreis
Herrn Landrat
Dr. Joachim Bläse
Stuttgarter Straße 41
73428 Aalen

Neresheim, 27.10.2021

Sehr geehrter Herr Landrat Dr. Bläse,
sehr geehrte Kreistagskolleginnen und -kollegen,

der Gemeinderat der Stadt Neresheim hat sich in seiner Sitzung vom 25. Oktober 2021 für eine Ortsumfahrung von Neresheim und Ohmenheim auf der Trasse aus dem Flächennutzungsplan und Regionalplan ausgesprochen und bittet den Kreistag des Ostalbkreises dieses Anliegen zu unterstützen.

Die Menschen in den Ortschaften Neresheim und Ohmenheim leiden unter dem starken Verkehrsaufkommen. Die Prognose bis ins Jahr 2030 geht von täglich 13.000 Fahrzeugen und insbesondere von 1.010 LKWs aus. Hierbei sind Auswirkungen einer möglichen Südumfahrung Nördlingen noch gar nicht mitgerechnet.

Zudem hat die Untersuchung des Landkreises gezeigt, dass die B466 unabhängig von baulichen Maßnahmen an der B29 zu sehen ist. Hierdurch sind keine bzw. kaum Auswirkungen für die B466 zu erwarten.

Die Ortsumfahrungen Neresheim und Ohmenheim stellen somit die einzige Möglichkeit dar, die Menschen von den Belastungen des Durchgangsverkehrs zu entlasten und auch eine positive Entwicklung der Neresheimer Innenstadt wieder zu ermöglichen. Zudem ist die Neresheimer Umfahrungstrasse sogar 1,3 km kürzer als die bestehende Strecke. Somit ist diese klimaschonender als die Bestandstrasse.

Lieber Herr Landrat, liebe Kolleginnen und Kollegen, bitte unterstützen Sie das Anliegen der Stadt Neresheim bei der Anmeldung für den Bundesverkehrswegeplan.

Über Ihre Unterstützung würden wir uns sehr freuen.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage: 3



Thomas Häfele
Bürgermeister

Resolution zu Ortsumfahrungen von Neresheim und Ohmenheim im Zuge der B466

Um die Ortslagen Neresheim und Ohmenheim vom Durchgangsverkehr zu entlasten, ist der Bau einer Ortsumgehung im Zuge der B466 unumgänglich.

Hierzu bittet der Gemeinderat der Stadt Neresheim den Kreistag des Ostalbkreises, die Ortsumfahrung Neresheim und Ohmenheim im Zuge der B466 im Kreistag zu beraten und zu befürworten. Darüber hinaus wird um Unterstützung hinsichtlich der Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan gebeten.

Begründung:

Durch Neresheim und Ohmenheim verläuft die Bundesstraße 466. Die Straße verbindet das Oberzentrum Nördlingen, die große Kreisstadt Heidenheim und weiter die Stadt Göppingen. Die B466 stellt damit eine regional bedeutsame Verkehrsachse dar.

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, insbesondere des Schwerverkehrs (10 - 12 %) leiden die Menschen in den Ortslagen Neresheim und Ohmenheim unter dieser Belastung. Laut Verkehrsuntersuchung des Landkreises wird die Ortsdurchfahrt Neresheim täglich mit über 9.000 Fahrzeugen (770 LKWs) belastet. Die Prognose bis 2030 sagt täglich 13.000 Fahrzeuge (1.010 LKWs) voraus. Nicht berücksichtigt ist dabei eine mögliche Südumfahrung der Stadt Nördlingen. Diese würde zu einer weiteren starken Verkehrszunahme führen.

Die Untersuchung des Landkreises zeigt auch, dass die B466 unabhängig von der B29 zu sehen ist. Egal ob die B29 durch eine Süd-, Nord- oder Nullvariante entlastet wird, hat dies keine oder kaum Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen auf der B466.

Ortsumfahrungen von Neresheim und Ohmenheim hätten neben der Verkehrsentslastung auch positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, sowie die Innenstadtentwicklung. Hinsichtlich der Verkehrssicherheit wurde in einem Gutachten des Büro Dr. Brenner und Münnich bereits im Jahr 2004 im Bereich der Innenstadt insbesondere die Belange für den Fußgängerverkehr als nicht ausreichend erachtet. Die Situation für Fußgänger wurde als äußerst problematisch eingestuft, aufgrund der geringen Breite des gesamten Straßenraumes, vor allem aber auch der Fußgängerflächen.

Auch eine aktuelle Planfalluntersuchung von MODUS CONSULT aus Februar 2021 belegt die starke Belastung der Ortsdurchfahrten und zeigt auf, wie durch eine Ortsumfahrung von Neresheim und Ohmenheim im Zuge der B466 eine Entlastung erfolgen kann. Arbeitsgrundlage bildete das Verkehrsmodell der Landkreise Ostalb und Heidenheim, welches im Zuge der Verkehrsuntersuchung zur B 29n Röttingen-Nördlingen auf den Analysestand 2020 fortgeschrieben wurde.

Welche zahlenmäßige Entlastung das Modell im Detail möglich macht, kann der beigefügten Anlage entnommen werden.

Im Ergebnis kann die im Planfall dargestellte Ortsumfahrung Neresheim und Ohmenheim im Zuge der B466 eine Verkehrsbelastung zwischen 4.900 und 5.000 Kfz/d bündeln. Der SV-Anteil ist mit ca. 10% bis 12% hoch, was die Bedeutung der Verbindung zwischen Heidenheim und Nördlingen unterstreicht.

Die Umfahrung würde zu einer Belastungsabnahme von 3.300 Fahrzeugen in Neresheim und 2.900 Fahrzeugen in Ohmenheim führen. Im Bereich des Schwerlastverkehrs ist die Reduzierung besonders hoch. Hier kann eine Reduzierung der Schwerverkehrsmengen von bis zu -430 SV/d erreicht werden.

Der Neresheimer Gemeinderat hat sich in einer dazu stattfindenden Klausurtagung sowie einer nichtöffentlichen Sitzung mit verschiedenen Optionen zur verkehrlichen Entlastung befasst. Da-

bei wurden auch die infrage kommenden Trassen der Ortsumfahrungen vorgestellt und beraten.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile sprach sich der Gemeinderat der Stadt Neresheim für eine Nordumfahrung Neresheims aus. Da diese Trasse die bisherige Straße im Bestand teilweise noch nutzt, was die kürzeste Streckenführung bedeutet und wodurch auch der Flächenverbrauch reduziert wird. Ebenso ist es von Vorteil, dass die Trasse bereits im Flächennutzungsplan, sowie im Regionalplan enthalten ist.

Besonders zu erwähnen ist zudem, dass durch die Umfahrung Neresheims, die Fahrtstrecke um knapp 1,3 km verkürzt werden kann und somit auch noch klimaschonender ist.

Eine alternative Trassenführung, weiter nach Westen verschoben, wurde ebenfalls untersucht. Diese weist jedoch erhebliche Nachteile auf. Die Länge der Trasse beträgt ca. 4,0 km; dies sind gegenüber der „FNP-Trasse“ (ca. 2,8 km) rund 1,2 km bzw. ca. 43% mehr. Es ergeben sich höhere Kosten für den Straßenbau, höherer Flächenverbrauch /-versiegelung, geringere Verlagerungswirkung des Verkehrs aus der Ortslage heraus auf die Umfahrung und damit geringerer Nutzen, da sich die Anschlüsse der Umfahrung an die L1084 und B466 sehr weit weg von der Ortslage befinden und somit Quell- und Zielverkehr aus/in Richtung Norden bspw. aus dem westlichen Bereich von Neresheim den Umweg über die schnellere Ortsumfahrung nicht nutzen wird und stattdessen weiterhin den Weg durch die Stadt nutzt. Außerdem werden Anpassungen und Änderungen im Flächennutzungsplan notwendig, sowie eine umfangreichere Prüfung der Grundstücksverfügbarkeiten.

Der Gemeinderat befürwortet daher die Trasse aus dem Flächennutzungsplan. Diese gilt es dann so zu planen, dass es zu keiner Lärmbelastung für die bestehenden Wohngebiete in der Sohlhöhe kommt.

Anlagen:

- Planfalluntersuchung B466 Ortsumfahrung Neresheim und Ohmenheim von MODUS CONSULT
- Linienbestimmungsverfahren B29n Röttingen – Nördlingen, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung 2021

Beschlussvorschlag:

- 1.) Der Gemeinderat befürwortet als Ortsumfahrung von Neresheim und Ohmenheim die Trasse aus dem Flächennutzungsplan.
- 2.) Der Gemeinderat bittet den Kreistag des Ostalbkreises dieses Anliegen zu unterstützen.
- 3.) Die Verwaltung wird beauftragt eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben.

Neresheim, 15.10.2021

gez.
Thomas Häfele
Bürgermeister

gez.
Vanessa Grimminger
Haupt- und Ordnungsamt

Diese Sitzungsvorlage darf nur mit Zustimmung des Bürgermeisters zu anderen Zwecken als der Sitzungsvorbereitung genutzt werden.

Stadt Neresheim

B 466 Ortsumfahrung Neresheim und Ohmenheim

1. Aufgabenstellung

Die Stadt Neresheim plant den Bau einer Ortsumgehung im Zuge der B 466, um die Ortslagen Neresheim und Ohmenheim vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Mit dem aktuell vorliegenden Straßenverkehrsmodell des Landkreises soll die Wirksamkeit dieser Ortsumgehung im Analysehorizont überprüft bzw. nachgewiesen werden. Die Grundlagen sowie die Ergebnisse dieser Planfallberechnung werden nachfolgend kurz beschrieben.

2. Grundlagen

2.1 Methodische Vorgehensweise

Arbeitsgrundlage bildet das Verkehrsmodell der Landkreise Ostalb und Heidenheim, welches aktuell im Zuge der Verkehrsuntersuchung zur B 29n Röttingen-Nördlingen auf den Analysestand 2020 fortgeschrieben wird. Als Grundlage für die aktuelle Fortschreibung des Verkehrsmodells wurden automatisierte Verkehrszählungen im Ostalbkreis an 13 Knotenpunkten und 11 Querschnitten mit Aufteilung in die üblichen Fahrzeugklassen über 24 Stunden durchgeführt und insbesondere für die maßgeblichen Spitzenzeiten am Vormittag (6:00 bis 10:00 Uhr) und am Nachmittag (15:00 bis 19:00 Uhr) ausgewertet. Zusätzlich wurden die Erhebungsergebnisse aus der Straßenverkehrszählung 2015 bzw. aus dem Verkehrsmonitoring bis 2019 von der Landesstelle für Straßentechnik (LST) für die Stundengruppen und mit Richtungsbezug übernommen und in das Verkehrsmodell im weiteren Umfeld eingearbeitet.

Die aktuellen Verkehrsmengen werden durch Umlegung auf das bestehende Verkehrsnetz im Verkehrsmodell berechnet (Analyse 2020). Für das gebildete Verkehrsangebot mit der zu untersuchenden Projektmaßnahme (Analyse-Planfall) wird die Verkehrsbelastung für alle Kraftfahrzeuge (Kfz) sowie separat für den Schwerverkehr ($SV > 3,5t$) berechnet und als Differenz zur Analyse im DTV_w als Querschnittsbelastungen dargestellt.

2.2 Aufbau und Struktur des EDV-Modells

Das Verkehrsmodell setzt sich aus verschiedenen Elementen zusammen, die im folgenden kurz erläutert werden. Verwendet wird das Programmsystem CUBE Version 6 der Firma Citilabs.

Das Straßennetz und die Knotenpunkte werden als Basis und ortsgetreu in einem Umkreis von rund 60 bis 100 km für alle klassifizierten Straßen und verkehrswichtige kommunale Straßen bzw. Gemeindeverbindungsstraßen verwendet. In den Knotenpunkten werden die Abbiegeverbote verwaltet und in den Strecken richtungsgetrennt die Länge, die Grundgeschwindigkeit für Leicht- und Schwerverkehr, die Kapazität sowie Zählungswerte eingegeben, sofern vorhanden. Auf diese Weise können Einbahnstraßen und unterschiedliche Ausbauzustände nachgebildet werden.

Bei der Parametrisierung des Streckennetzes wird in der Regel so vorgegangen, dass es pauschalisierte Parameter für ähnliche Straßen gibt, die im gesamten Landkreisnetz verwendet werden. So wird eine Hauptverkehrsstraße z. B. unterteilt in eine:

- ▶ Straße mit geringem Widerstand, wenn keine besonderen Störungen durch Grundstückszufahrten oder eine breitere Fahrbahn zur Verfügung steht, oder in eine
- ▶ Straße mit höherem Widerstand, wenn Überstauungen auftreten oder wenn die Kurvigkeit oder Steigung besonders ist.

Die Straße wird je nach Lage im Netz und der Bedeutung ihrer Verbindungsfunktion ggf. in der Grundgeschwindigkeit variiert, um so die Attraktivität im Vergleich zu anderen Hauptverkehrsstraßen zu steuern. Je nach gewähltem Streckentyp werden standardisierte Streckenparameter verwendet, die bei der Kalibrierung des Netzes dann gegebenenfalls an die örtlichen Randbedingungen angepasst werden.

Außerhalb des Planungsraums sind die Orte in der Regel mit einer Verkehrszelle im Verkehrsmodell abgebildet. Bei in der Nähe befindlichen größeren Städten (z.B. Nördlingen, Schorndorf, Göppingen und Geislingen an der Steige) sind zum Teil deutlich feinere Zelleinteilungen vorhanden.

Innerhalb des Planungsgebietes ist aufgrund der Aufgabenstellung eine feinere Zelleinteilung gewählt, um die Feinverteilung des Quell- und Zielverkehrs in Abhängigkeit zu den zu untersuchenden Streckenabschnitten richtig abbilden zu können. Jede Verkehrszelle wird an einer geeigneten Stelle an das Verkehrsnetz über Anbindungsstrecken angebunden, die keine realen Straßen sind und somit die Nachvollziehbarkeit der Fahrtrouten bis zur Verkehrszelle ermöglichen. Das großräumige Verkehrsnetz wird auf Basis der beiden Landkreismodelle Ostalbkreis und Heidenheim bzw. auf Basis des Straßenverkehrsgrundmodells von Baden-Württemberg verwendet.

Für die Umlegung der Nachfrage auf das Verkehrsnetz wird ein Mehr-Weg-Verfahren mit Kapazitätsbeschränkung verwendet, das ein Gleichgewicht der Fahrzeit auf mehreren Routen zwischen zwei Verkehrszellen herstellt (Stochastic User Equilibrium - SUE). Die Formel für die Kapazitätsbeschränkung sieht dabei wie folgt aus:

$$t_{cr} = t_0 \cdot \{1 + a \cdot [q / (c \cdot q_{max})]^b\}$$

t_{cr}	Fahrzeit mit Belastung
t_0	Fahrzeit ohne Belastung
a	Parameter
q	Verkehrsbelastung
c	Parameter
q_{max}	Kapazität des Netzelementes
b	Parameter

3. Analyse 2020

3.1 Analyse-Nullfall

- Plan 1 Das Verkehrsnetz für den Untersuchungsraum im Bereich Neresheim beinhaltet alle klassifizierten Straßen und darüber hinaus weitere, als verkehrswichtig eingestufte Gemeindestraßen (siehe Plan 1). Verkehrswichtig wird eine Gemeindestraße dann, wenn sie überörtlichen Verkehr aufnehmen kann und eine attraktive Netzverbindung darstellt, die entweder eine Netzlücke

schließt oder aufgrund der Lage im Netz eine hohe Verkehrsbelastung aus Quell- und Zielverkehr aufnimmt.

Aufgrund der Wechselwirkungen zwischen Detailgenauigkeit der Netzabbildung auf der einen Seite und der Definition der Verkehrszellengröße auf der anderen Seite ergibt sich in Abstimmung mit der Aufgabenstellung an diese Untersuchung das Problem, dass auf untergeordneten Straßen modelltechnisch ggf. nicht die korrekten Verkehrsbelastungen nachgebildet werden können. In diesen Fällen steht die Größe der Verkehrszelle in einem ungünstigen Verhältnis zur Feinheit der Netzabbildung und die Verkehrsmenge der Verkehrszelle kann nicht differenziert genug eingespeist werden. Die dadurch bedingten Unplausibilitäten müssen für projektspezifische Verkehrsuntersuchungen durch Nachverdichtungen der Netzelemente und Verkehrszellen ausgeräumt werden. In diesen Fällen muss die Verkehrsnachfrage ebenfalls auf die feinere Verkehrszellenstruktur angepasst werden. Solch eine entsprechende Verfeinerung ist für die hier untersuchte Wirkungsabschätzung der Ortsumgehung Neresheim und Ohmenheim nicht vorgenommen worden.

- Plan 2-3 Die Ergebnisse der Modellberechnung für die Analyse 2020 werden als Querschnittbelastungen bezogen auf den durchschnittlichen Werktagsverkehr eines Jahres (DTV_w) für den Kfz-Verkehr in Plan 2 und für den Schwerverkehr ($SV > 3,5t$) in Plan 3 abgebildet.

3.2 Analyse-Planfall "Ortsumfahrung Neresheim - Ohmenheim"

- Plan 4 Das Netzprinzip, welches dem Analyse-Planfall zu Grunde liegt, wird in Plan 4 gezeigt. Der Planfall beinhaltet zusätzlich zum Analysefall die Ortsumfahrung Neresheim und Ohmenheim im Zuge der B 466. Die Ortsumfahrung der B 466 als 2-streifiger Neubau beginnt unmittelbar nördlich von Ohmenheim im Bereich des Anschlusses der L 1070 an die B 466 und verläuft westlich an Ohmenheim vorbei und wird südlich von Ohmenheim wieder mit der bestehenden B 466 verknüpft. Nördlich von Neresheim schwenkt die Trasse nach Westen ab und verläuft nördlich und westlich an Neresheim vorbei bis zur L 1084 (Verknüpfung) und von da weiter nach Südwesten mit Anschluss an die bestehende B 466. Anschlüsse im Verlauf der Umfahrung an die Gemeindeverbindungsstraßen zwischen Ohmenheim und Dossingen bzw. zwischen Neresheim und Dossingen sind nicht vorgesehen.
- Plan 5-8 Die Belastungsdarstellungen in den Plänen 5 bis 8 zeigen einen Teilausschnitt des Verkehrsmodells für den Planungsraum im Bereich Neresheim und Ohmenheim. Die Belastungen sind als Querschnittswerte in Tausend Kfz/d in Plan 5 bzw. SV/d (Fahrzeuge über 3,5t) in Plan 7 als DTV_w (Durchschnitt aller Werkstage eines Jahres) wiedergegeben. Zusätzlich ist für jeden Plan die jeweilige Differenzbelastung zur Analyse 2020 im darauffolgenden Plan dokumentiert. Rot sind hier die Belastungszunahmen, grün die Belastungsrückgänge dargestellt.

Die Ortsumfahrung Neresheim und Ohmenheim im Zuge der B 466 kann eine Verkehrsbelastung zwischen 4.900 und 5.000 Kfz/d bündeln. Im Abschnitt zwischen Neresheim und Ohmenheim wird eine Belastung von rund 6.300 Kfz/d erreicht. Der SV-Anteil ist mit ca. 10% bis 12% hoch, was die Bedeutung der Verbindung zwischen Heidenheim und Nördlingen unterstreicht.

Durch die Umfahrung werden regionale Verkehre in einer Größenordnung von 700 bis 1.000 Kfz/d bzw. 120 bis 130 SV/d angezogen. Geringe Verlagerung finden beispielsweise von der K 3299, K 3296 und K 3301 statt. Die größten Entlastungen sind jedoch auf den Ortsdurchfahrten von Neresheim und Ohmenheim im Zuge der alten B 466 zu erkennen. So kann die Ortsdurch-

fahrt von Neresheim zwischen -2.000 Kfz/d bis -3.300 Kfz/d sowie die Ortsdurchfahrt von Ohmenheim zwischen -2.900 Kfz/d und -3.500 Kfz/d entlastet werden. Eine hohe Entlastungswirkung in den beiden Ortslagen ist auch im Schwerverkehr zu erkennen. Hier kann eine Reduzierung der Schwerverkehrsmengen von bis zu -430 SV/d erreicht werden.

**B 466 Ortsumfahrung
Neresheim - Ohmenheim**
Verkehrsuntersuchung

Netzkonzepction Analyse-Planfall B 466 neu bei Neresheim

Maßnahmen:

- B 466 Ortsumfahrung Neresheim
- B 466 Ortsumfahrung Ohmenheim

Fernstraße
(verändert/unverändert)

Überregionalstraße
(verändert/unverändert)

Regional-/Gemeindeverbindungsstr.
(verändert/unverändert)

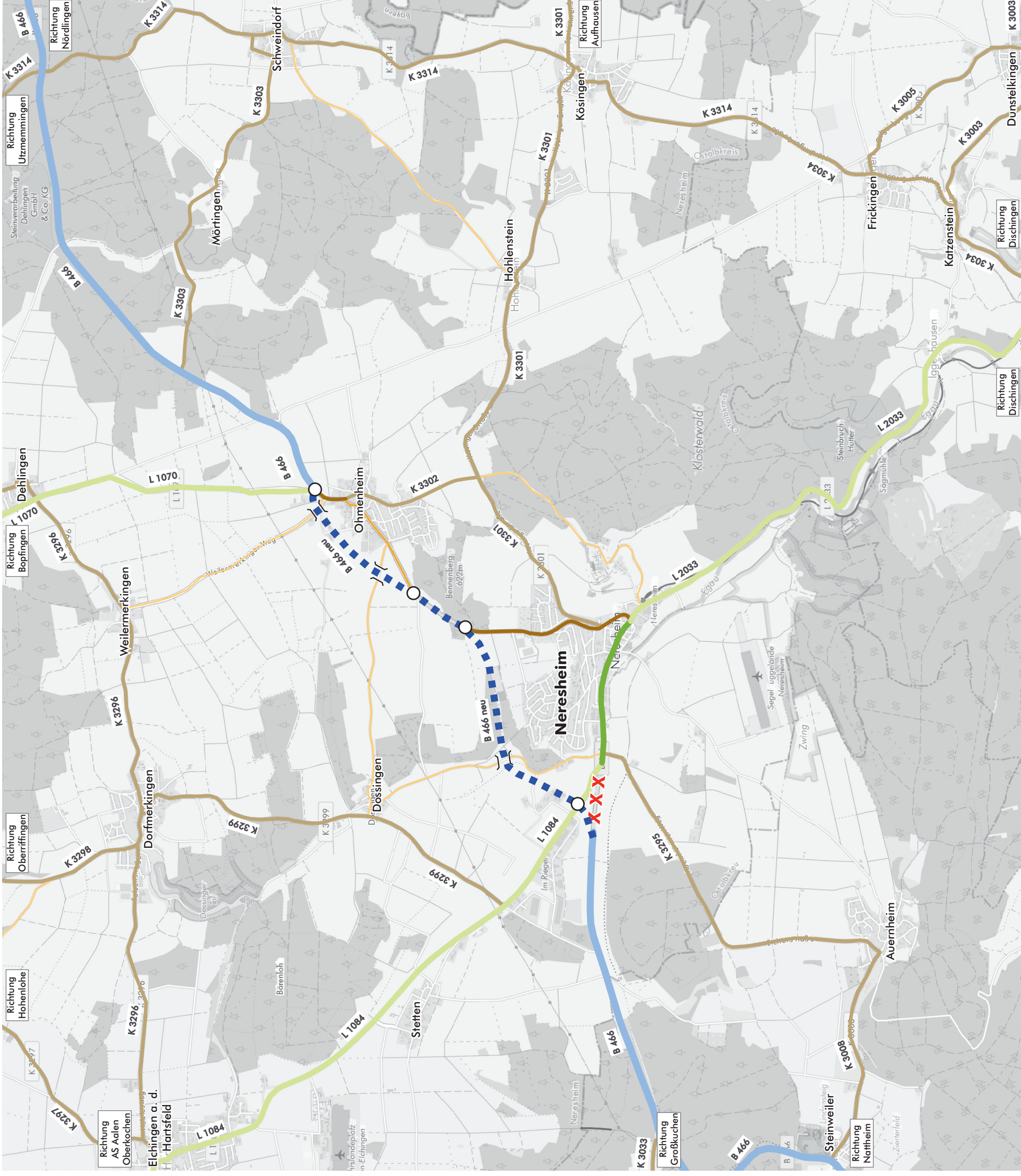
Nachgeordnete Straße
(verändert/unverändert)

XX Rückbau

Neubau/Ausbau

○ Anschlussstelle i. Z. der B466 neu

Kartengrundlage: www.openstreetmap.org



B 466 Ortsumfahrung Neresheim - Ohmenheim

Verkehrsuntersuchung

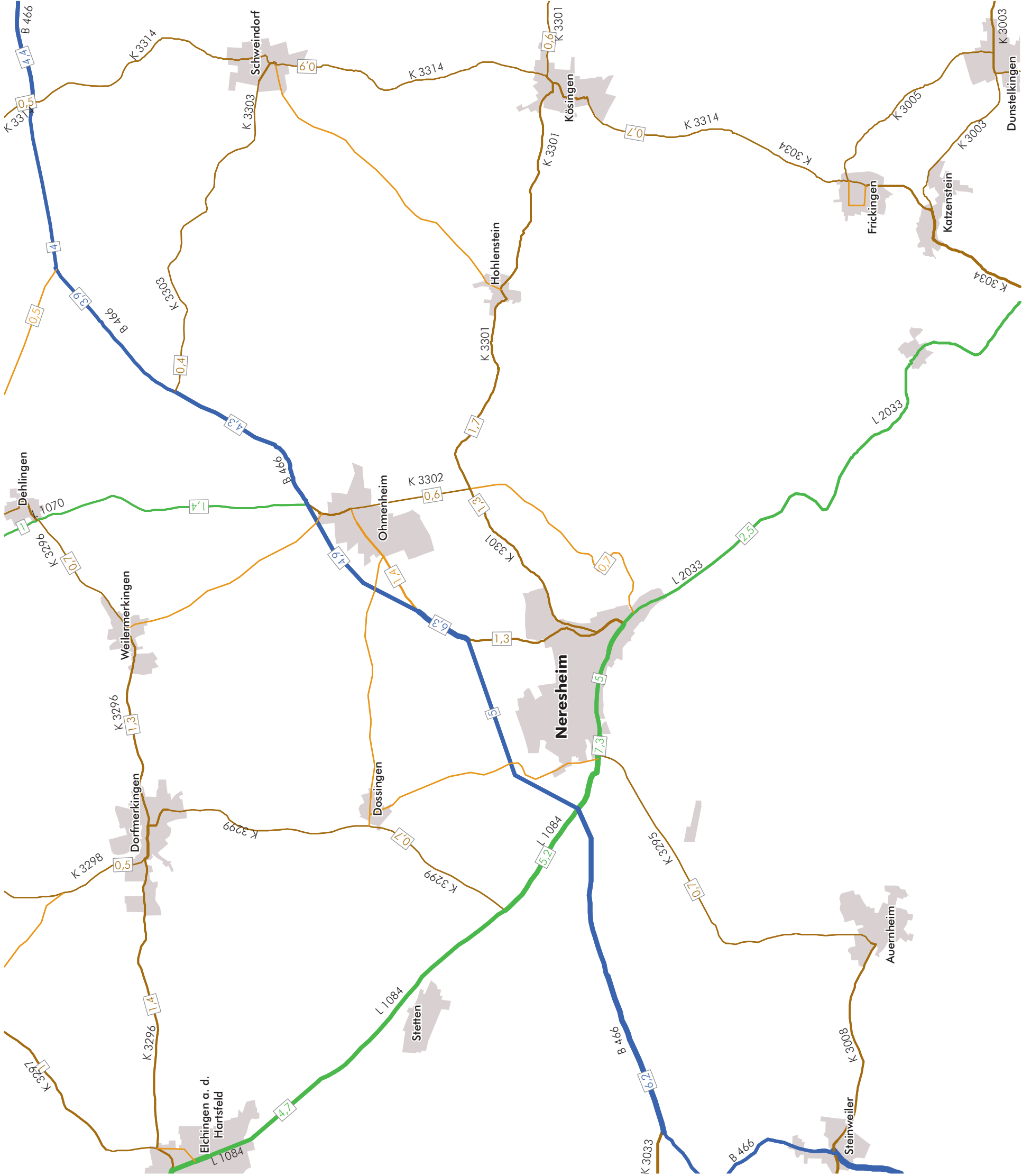
Querschnittsbelastungen
Kfz/d - [DTV_w]

Analyse-Planfall

10,2 Kfz-Belastung (in 1.000 Fzg.)

- Autobahn
- Fernstraße
- Überregionalstraße
- Regionalstraße
- Nachgeordnete Straße

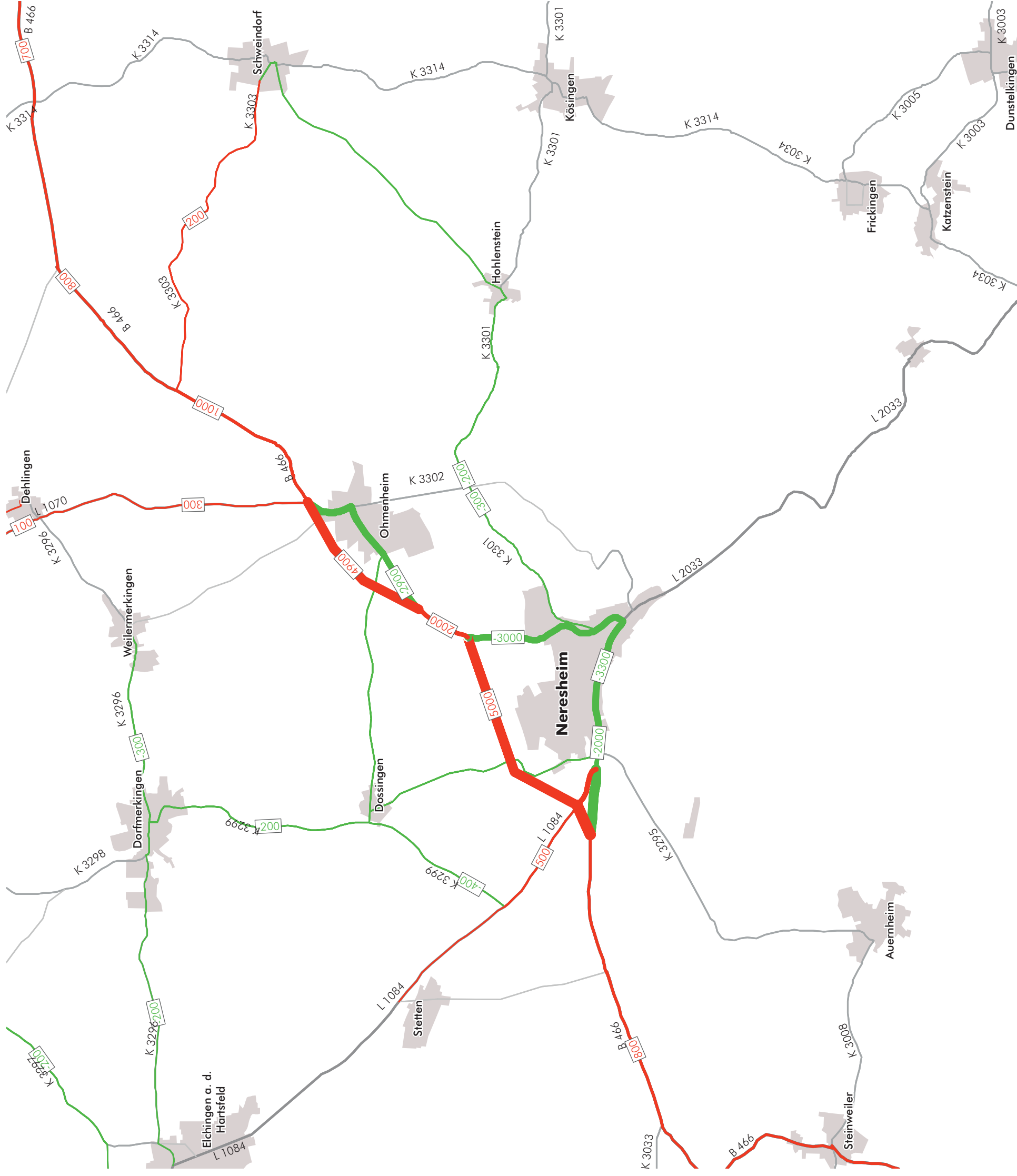
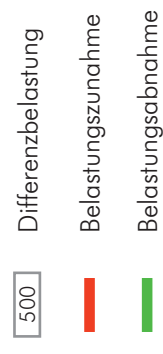
Werte auf 100 gerundet



**B 466 Ortsumfahrung
Neresheim - Ohmenheim**
Verkehrsuntersuchung

Differenzbelastungen
Kfz/d - [DTV_w]

Analyse-Planfall / Analyse 2020



*Werte auf 100 gerundet
Differenzen < 100 Fzg. sind nicht dargestellt bzw. beschriftet



B 466 Ortsumfahrung Neresheim - Ohmenheim

Verkehrsuntersuchung

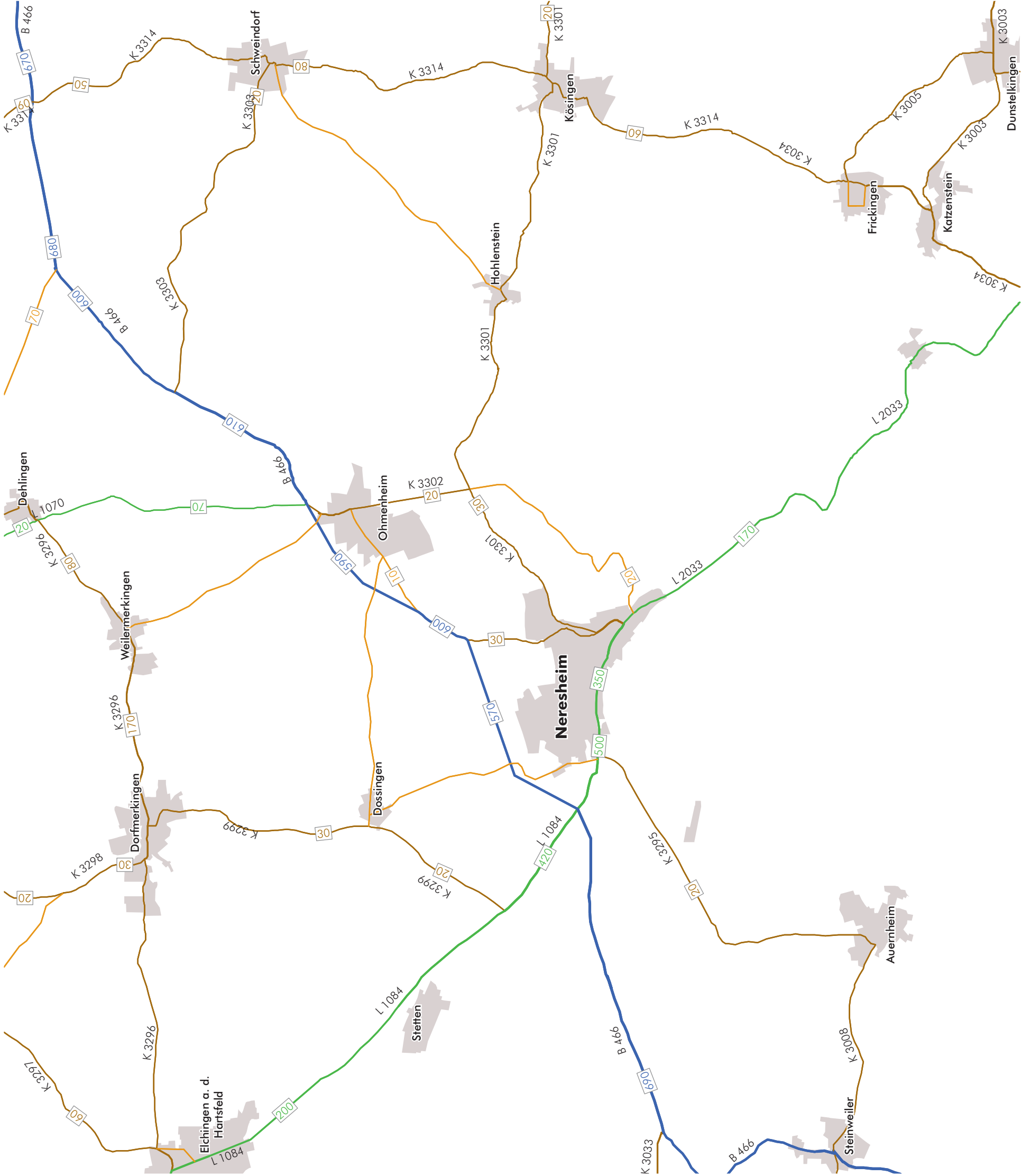
Querschnittsbelastungen
SV > 3,5t/d - [DTVw]

Analyse-Planfall

- 250

SV-Belastung
- Autobahn
- Fernstraße
- Überregionalstraße
- Regionalstraße
- Nachgeordnete Straße

Werte auf 10 gerundet



**B 466 Ortsumfahrung
Neresheim - Ohmenheim**
Verkehrsuntersuchung

Differenzbelastungen
SV>3,5t/d - [DTVw]

Analyse-Planfall / Analyse 2020

- 550
- Differenzbelastung
-
- Belastungszunahme

Belastungsabnahme

*Werte auf 10 gerundet
Differenzen <30 Fzg. sind nicht dargestellt bzw. beschriftet





OSTALBKREIS

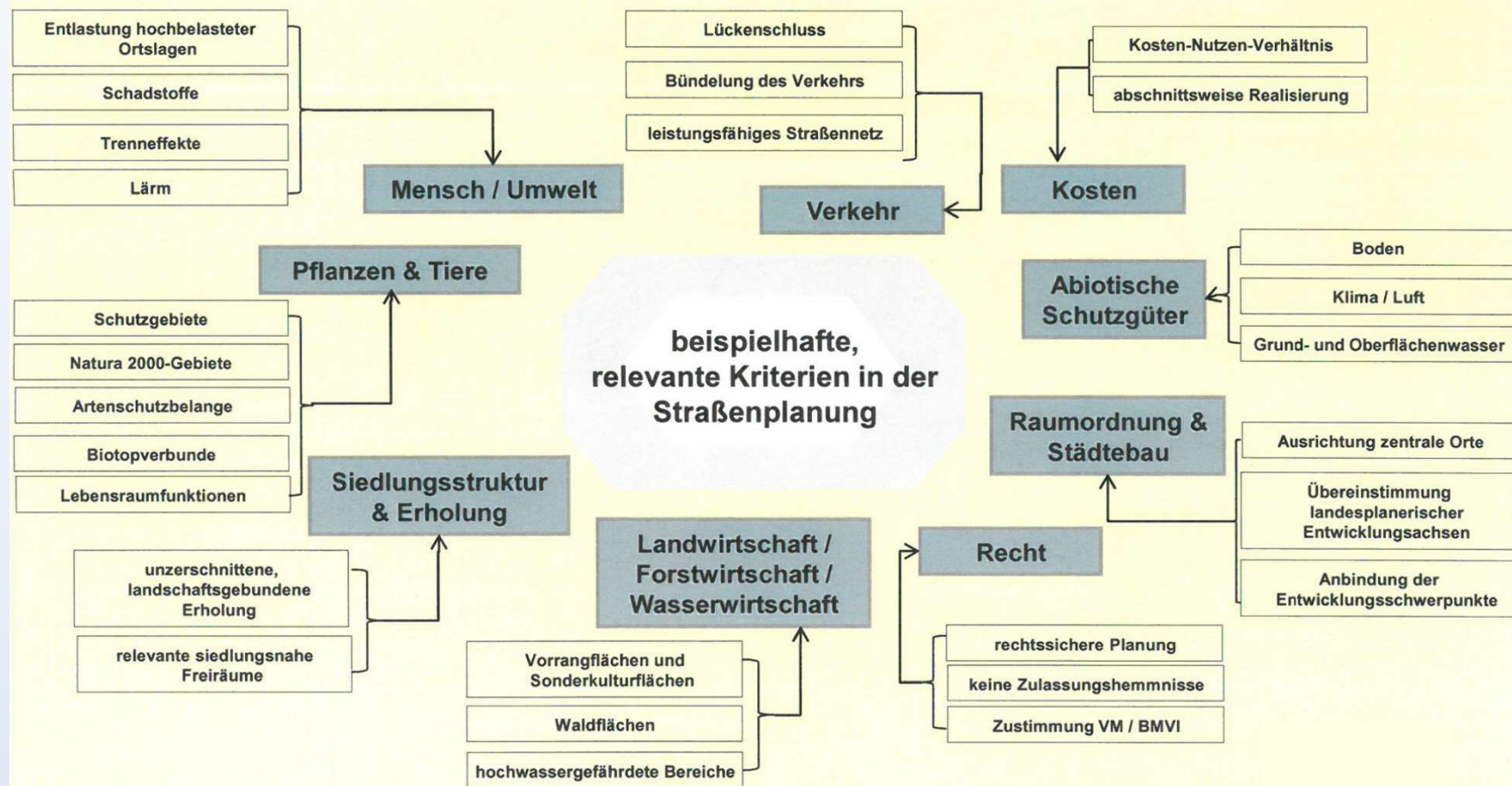
Linienbestimmungsverfahren B29n Röttingen – Nördlingen

Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung 2021





Komplexität der Straßenplanung





OSTALBKREIS

Planungsprozess



- **Einbindung der Öffentlichkeit durch Vorstellung der Planungsergebnisse**
- **Bürgeranregungen über „B29n@ostalbkreis.de“**
- **Professionelle Begleitung (externes Büro, 2.Q. 2021)**
 - Situationsanalyse und Kommunikationskonzept
 - Projekthomepage
 - Öffentlichkeitstermine
 - Dialogformate
- **Alle abgestimmten und fertiggestellten Planungsunterlagen werden den Bürgern im Internet (Projekthomepage) zur Verfügung gestellt**



- **Aufgabenstellung**
- **Verkehrsraum**
- **Verkehrserhebung 2020**
- **Analyse 2020**
- **Prognose 2035**
- **Planfall 1 - Südvariante**
- **Planfall 2 – Nordvariante**
- **Planfall 3 – Nullplusvariante**
- **Zusammenfassung**



Neutraler Beginn der Linienfindung in großem Verkehrsraum

Verkehrserhebung – aktuelle Verkehrszahlen für das Jahr 2020

Prognose der Verkehrsentwicklung für das Jahr 2035

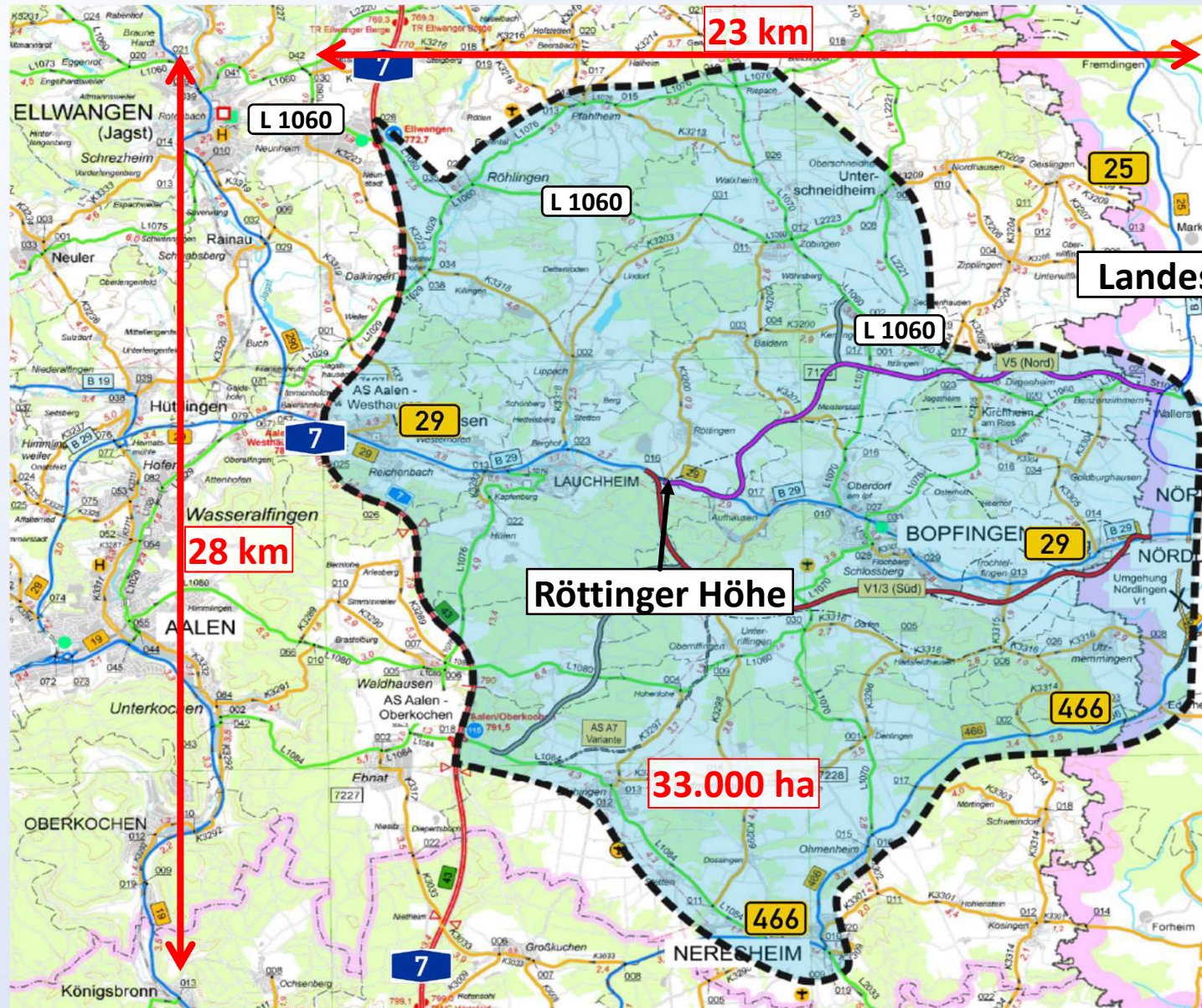
Untersuchung der Wirksamkeit verschiedener Planfälle

Beurteilung Zusammenhang der Projekte B29n, L 1060 und B466



OSTALBKREIS

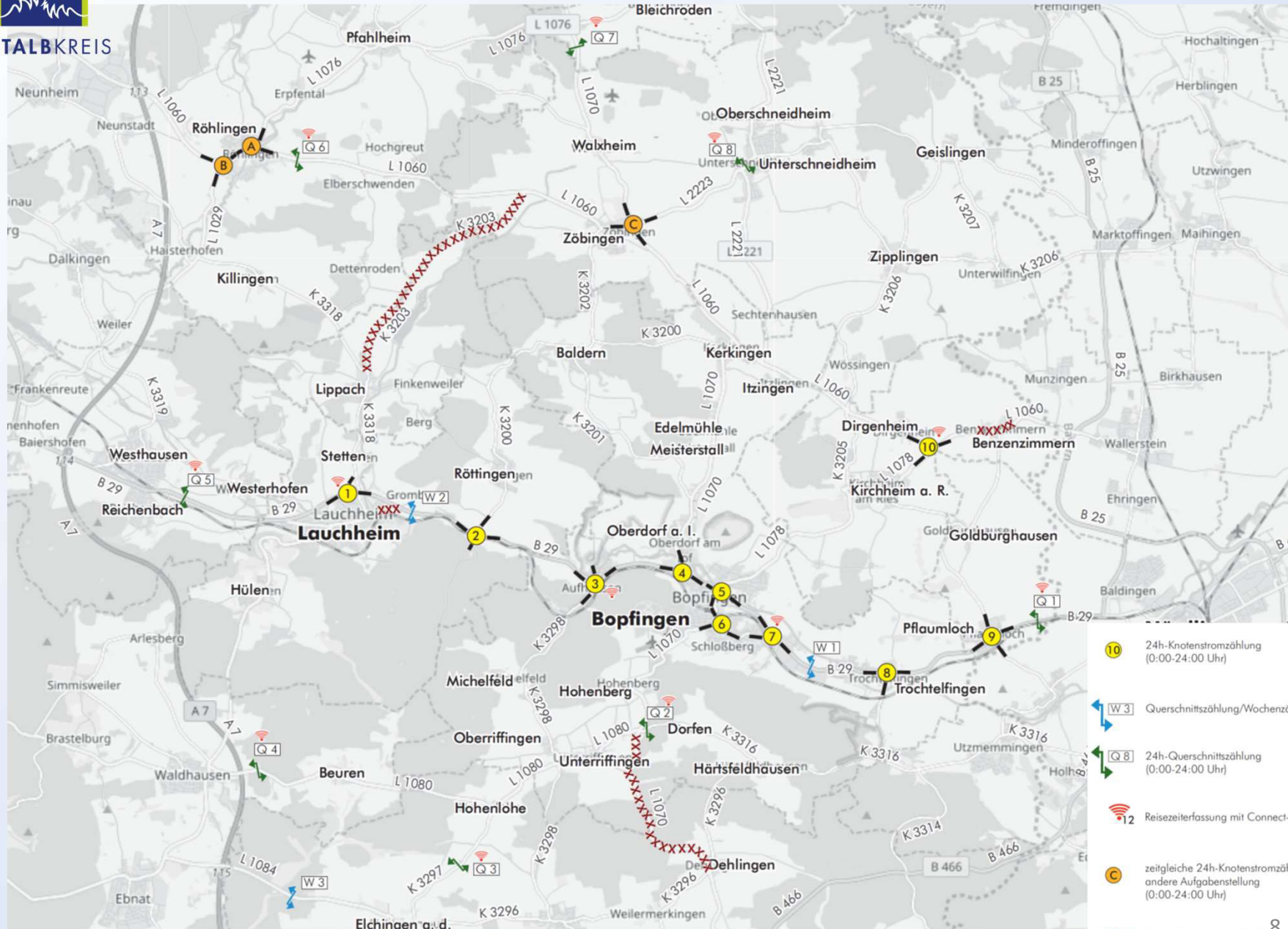
Verkehrsraum





OSTALBKREIS

Verkehrserhebung 2020





OSTALBKREIS

Videogestützte Verkehrserhebung





- **Videozählanlagen liefern eine hohe Genauigkeit auch bei schlechten Lichtverhältnissen oder bei Dunkelheit**
- **Erhebungszeiträume über 24 Stunden oder mehrere Tage einfach möglich**
- **während der Erhebung wird nicht in den Verkehr eingegriffen**
- **die datenschutzrechtlichen Anforderungen der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) werden eingehalten**
- **mit der Auflösung von 720x480 dpi ist zudem gewährleistet, dass keine Personen oder Kfz-Kennzeichen erkannt werden können.**
- **Videodaten werden automatisch ausgewertet. Zeitintervalle von bis zu 15 min, Unterscheidung nach Fahrzeugarten möglich: Pkw, Kleintransporter, Busse, Lkw, Sattelzug, Fußgänger und Radfahrer.**
- **mit Erfassung der MAC-Adressen (verschlüsselt und anonymisiert) Routenverfolgungen und Reisezeitberichte möglich.**

Beginn der Verkehrserhebung in 03/2020.

Unmittelbar nach Beginn – STOP wegen 1. Lockdown.

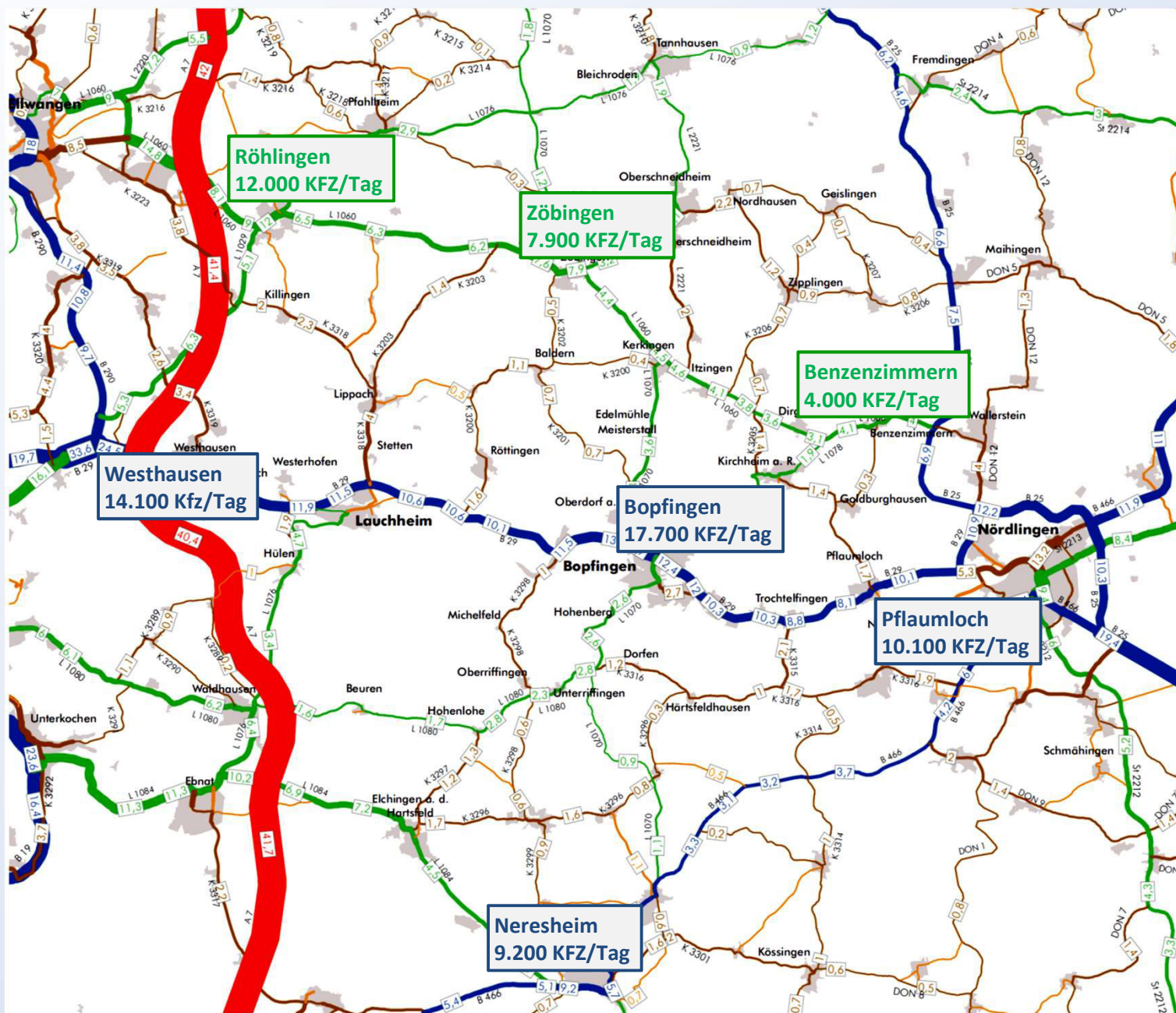
Wiederaufnahme in 05/2020.

Infolge Corona: Bereinigung der Verkehrserhebung durch Hochrechnung nach Abgleich mit dem Verkehrsraum nahegelegener Dauerzählstellen. Die Corona Delle lies sich aufgrund der Zählzeiten der Vorjahre sehr gut nachvollziehen.

Umrechnung für Kfz: +20% (zu den erhobenen Belastungen)

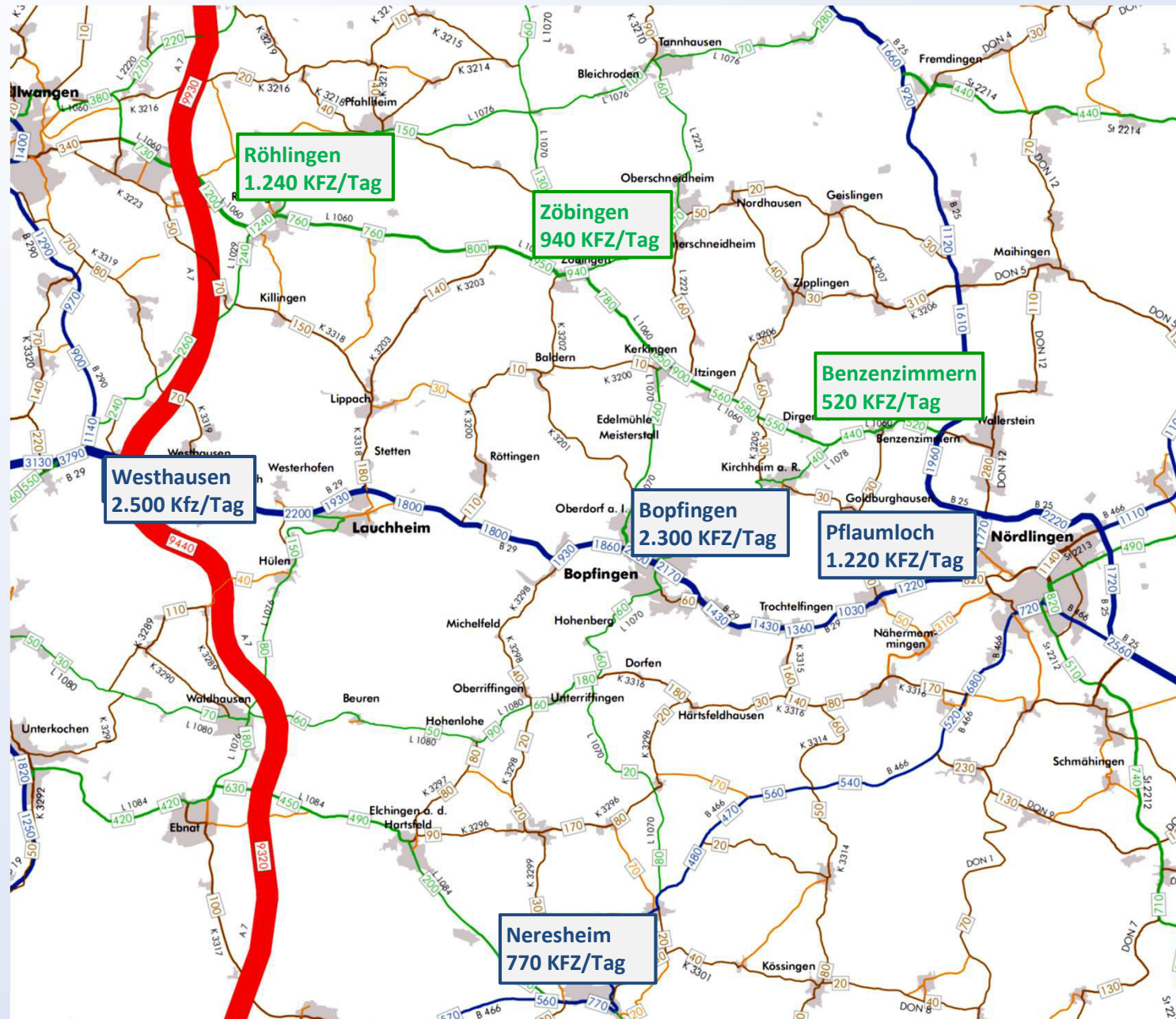
Umrechnung für SV: +7 % (zu den erhobenen Belastungen)

In die Modelleichung sind im Weiteren Zählzeiten aus dem Verkehrsmonitoring 2019 der Straßenbauverwaltung sowie umfangreiche Zählzeiten des Landkreises aus Jahren 2016 bis 2019 eingeflossen.

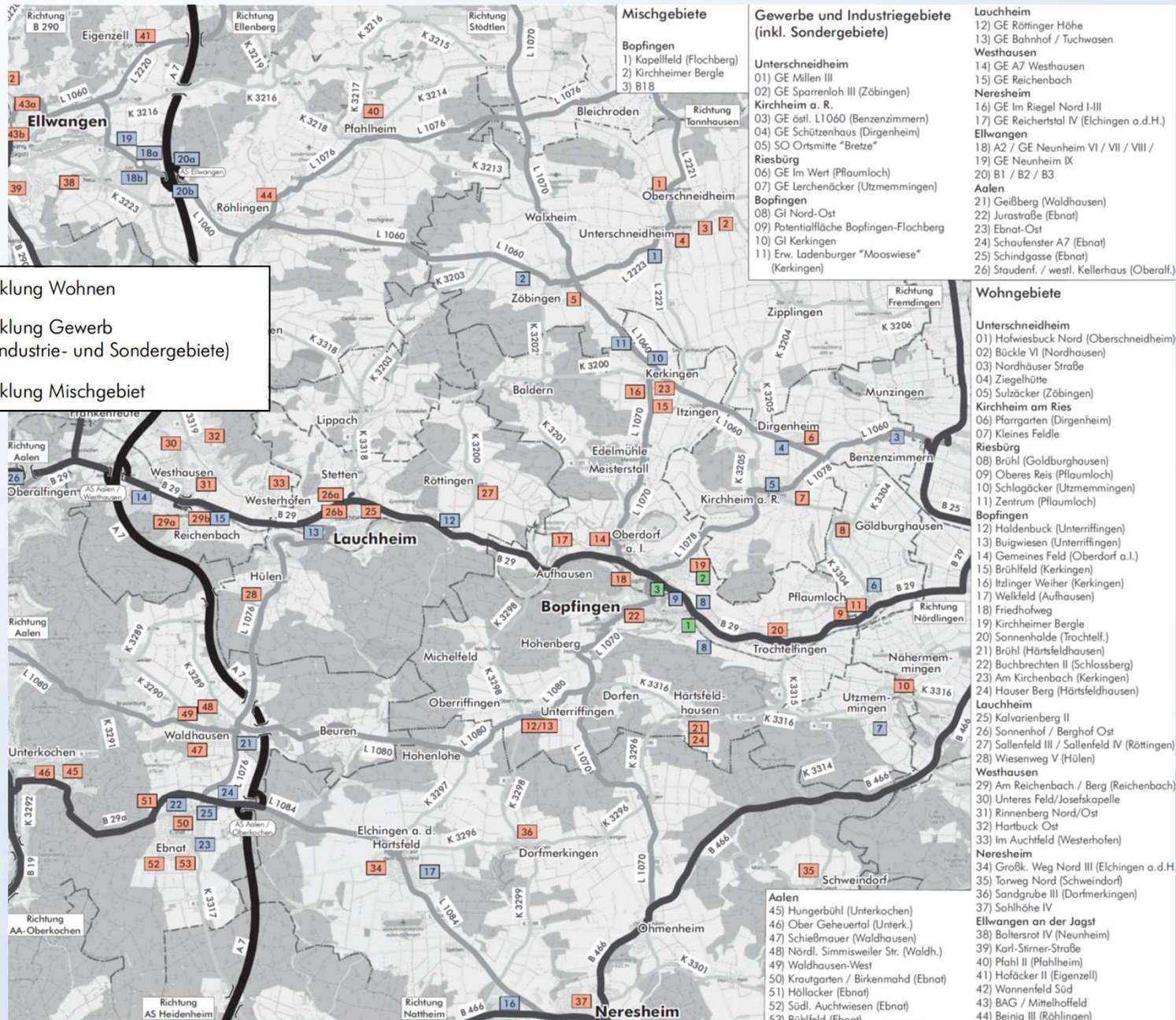




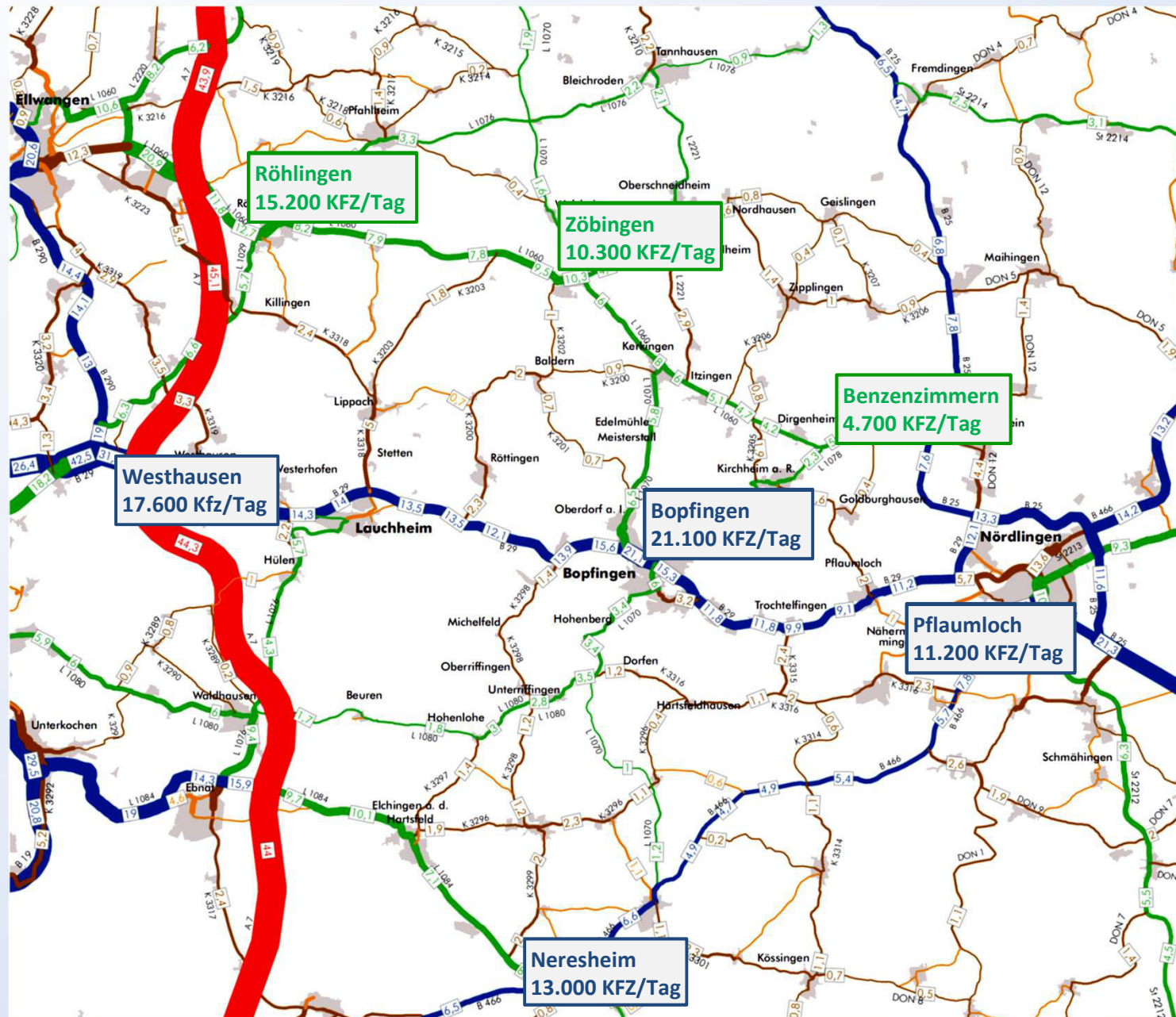
Analyse 2020 Schwerverkehr [KFZ/Tag]



- 53 Entwicklung Wohnen
- 26 Entwicklung Gewerb (inkl. Industrie- und Sondergebiete)
- 3 Entwicklung Mischgebiet



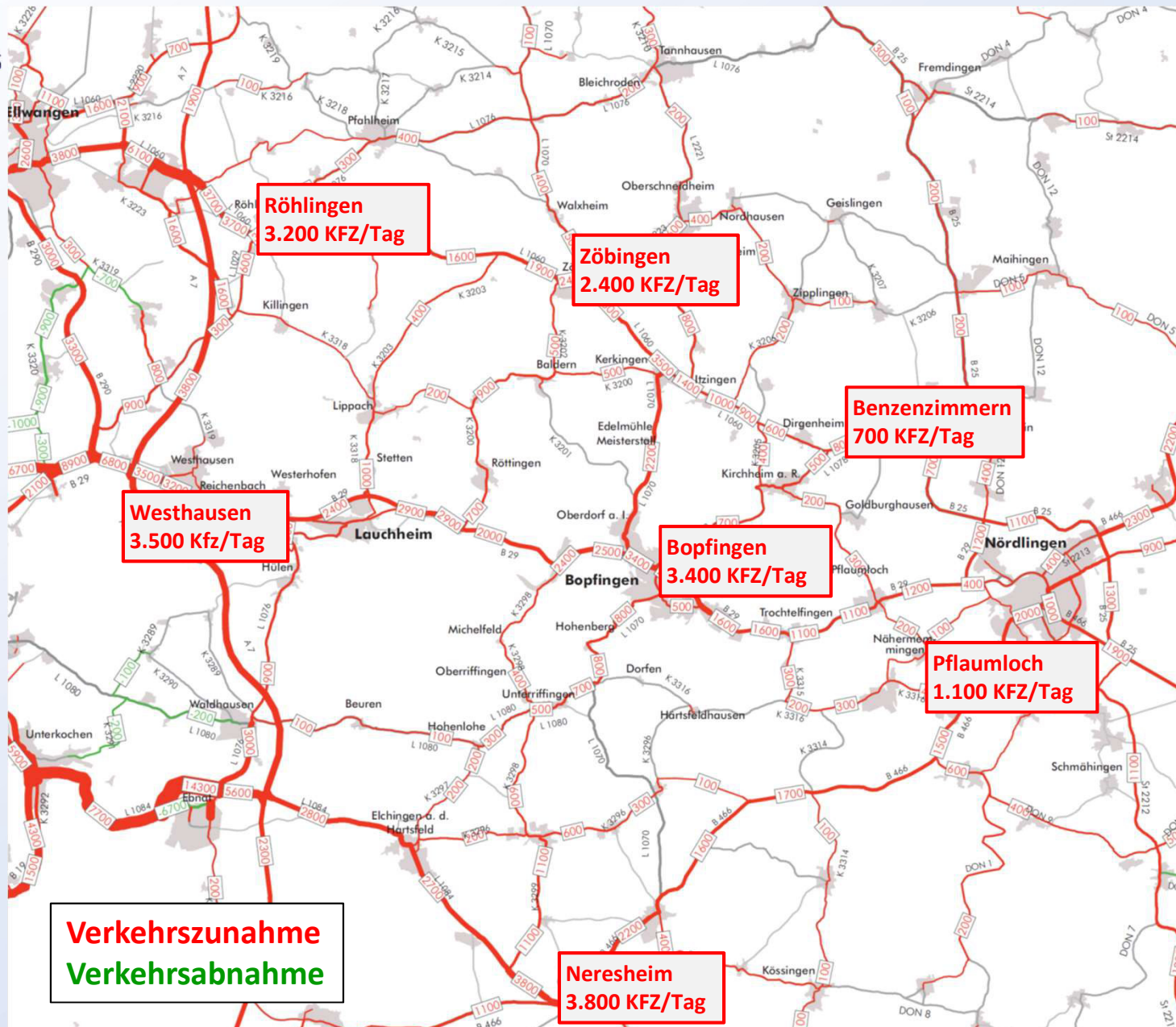
Prognose 2035 KFZ-Verkehr [1000 KFZ/ Tag]



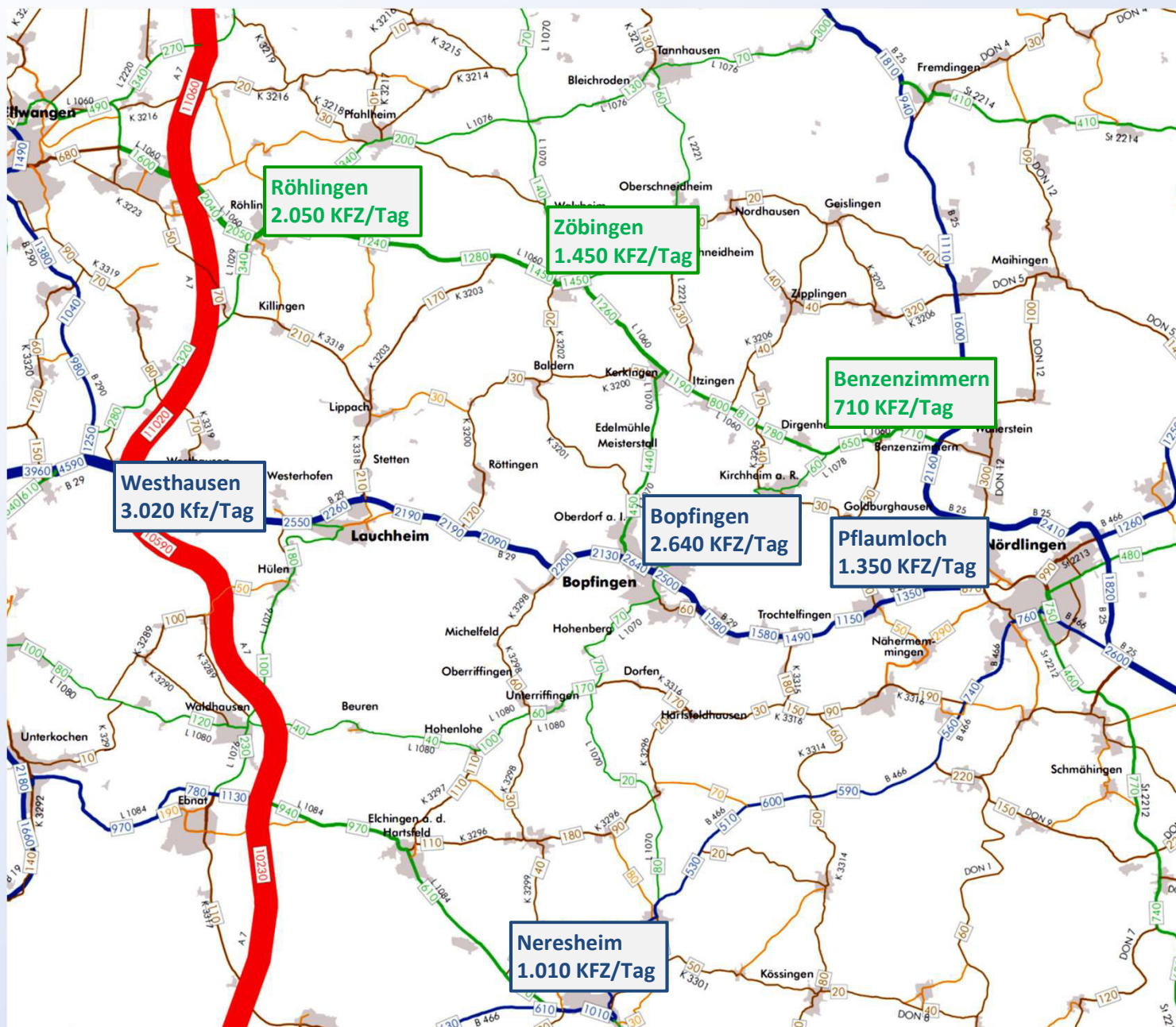


OSTALBKREIS

Differenz Prognose 2035 – Analyse 2020 KFZ-Verkehr [KFZ/ Tag]



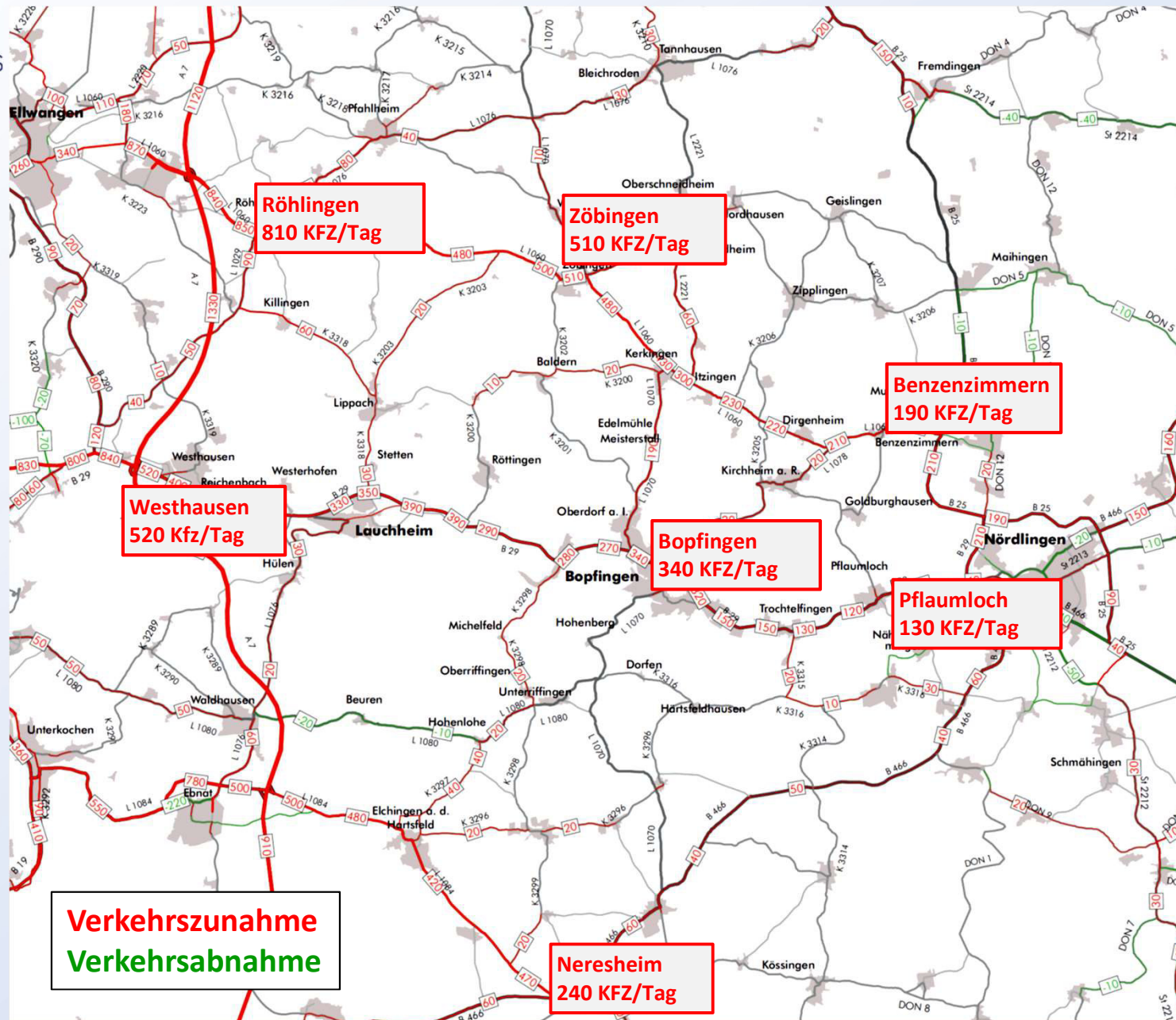
Prognosenullfall 2035 Schwerververkehr [SV/ Tag]



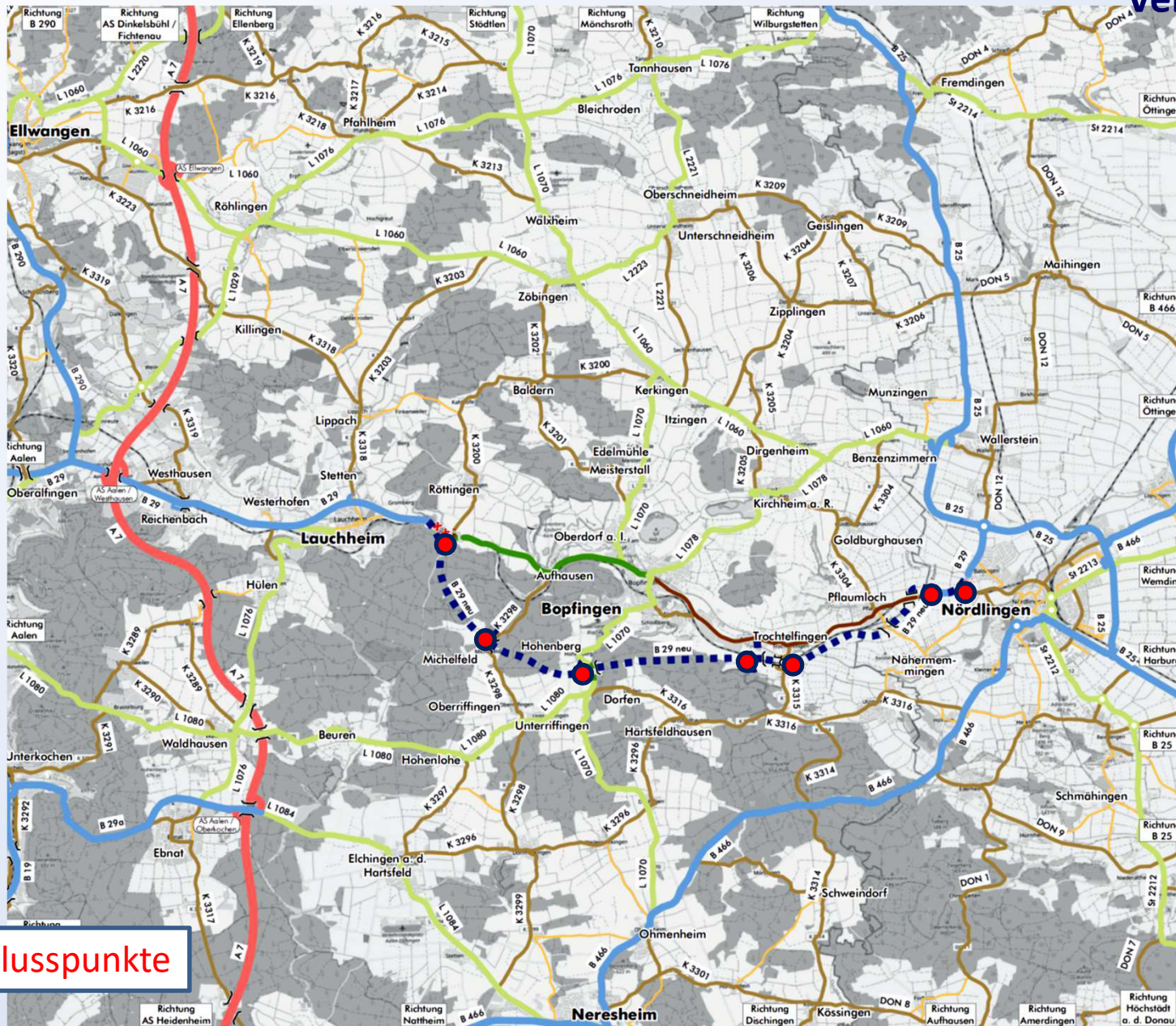


OSTALBKREIS

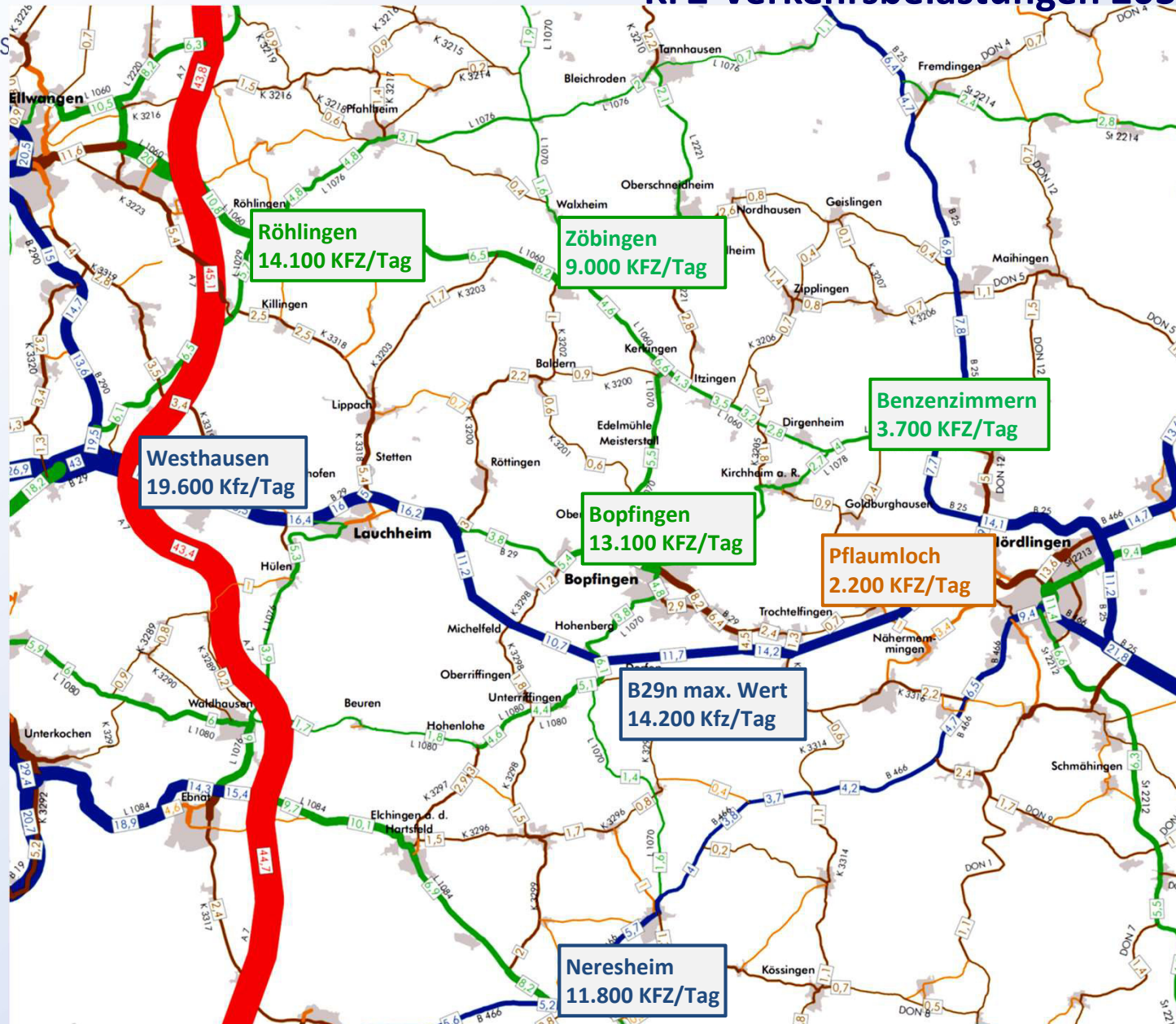
Differenz Prognosenullfall 2035 – Analyse 2020 Schwerververkehr [KFZ/ Tag]



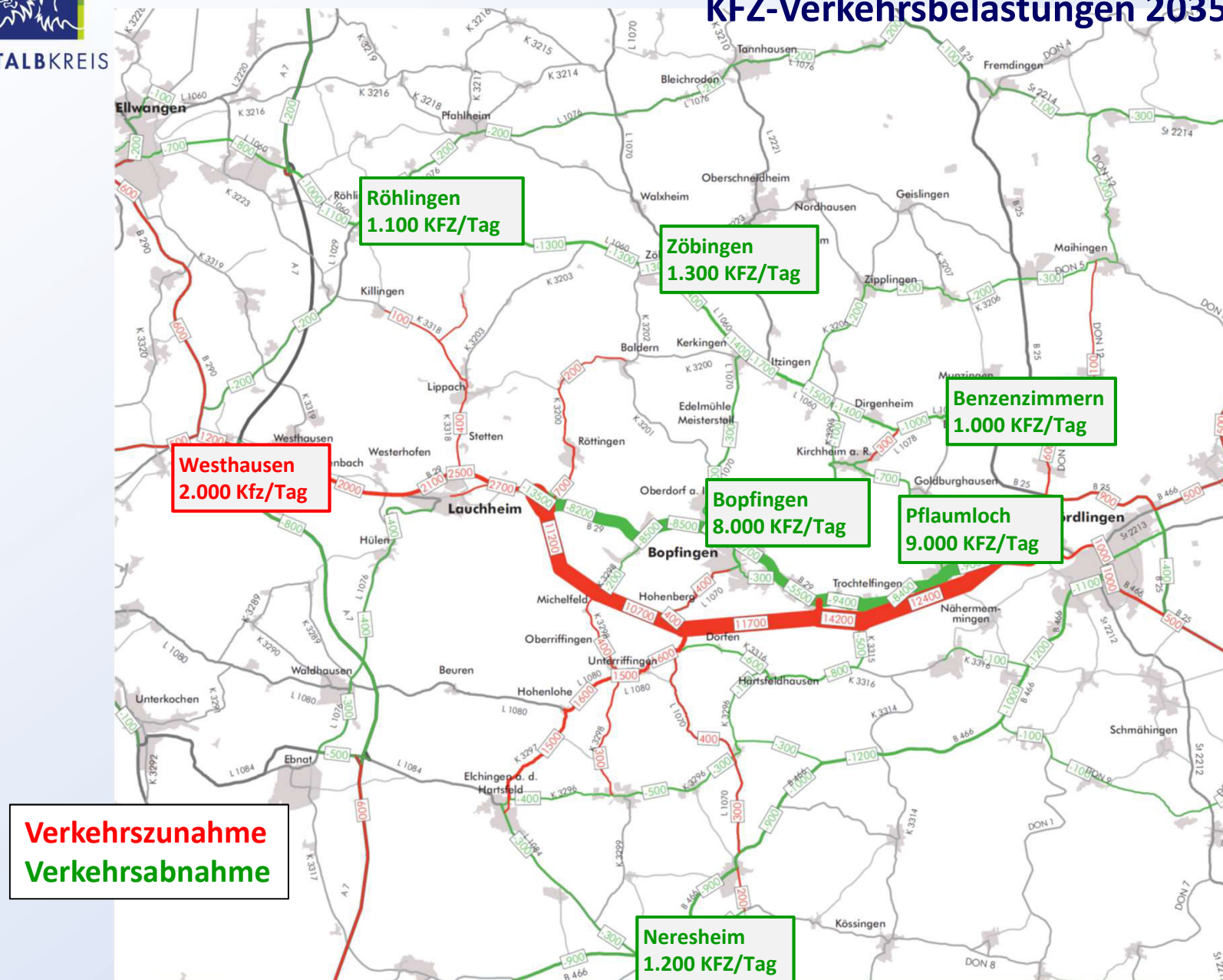
Planfall 1 – Südvariante Verkehrsnetz



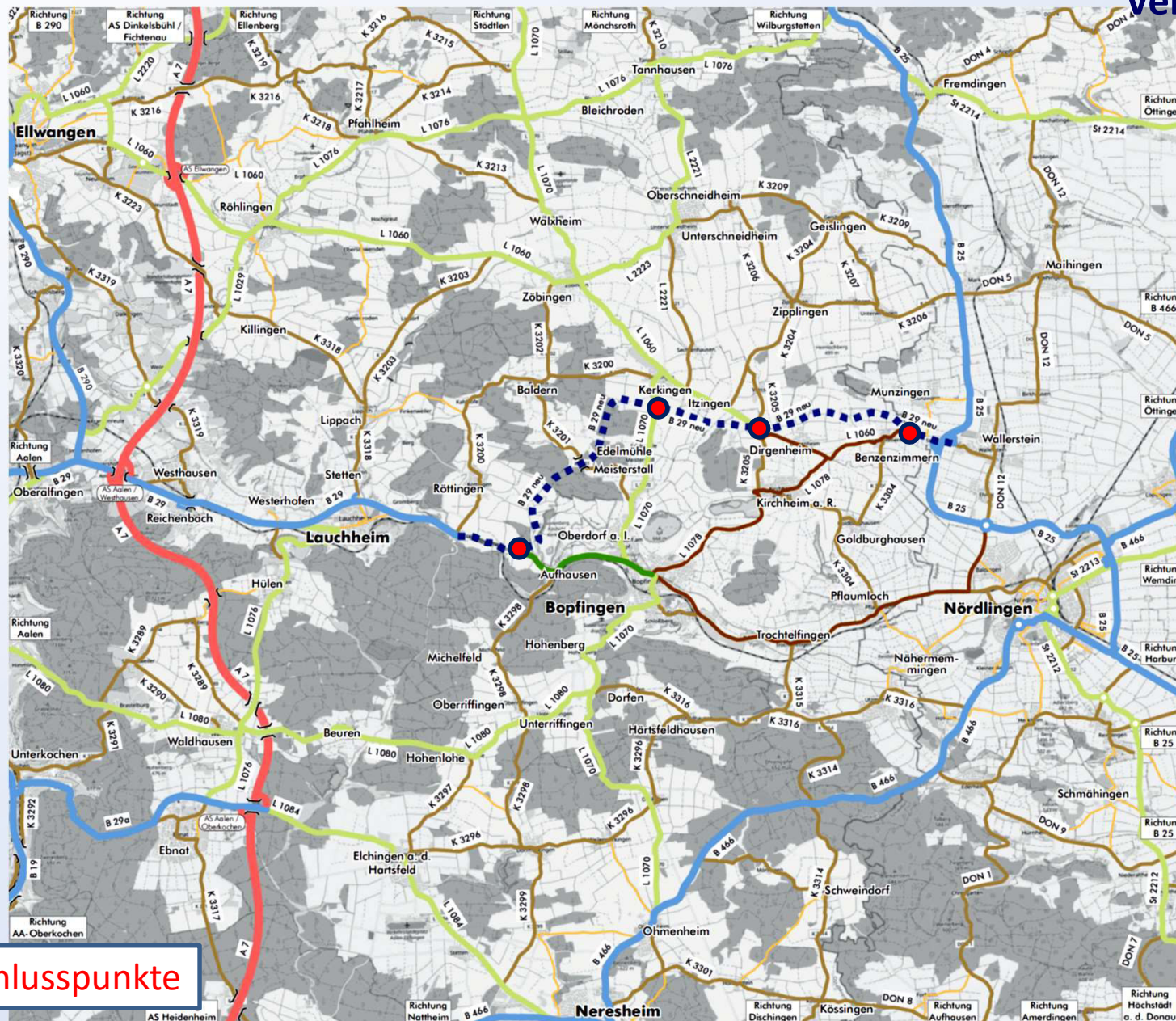
Planfall 1 – Südvariante KFZ-Verkehrsbelastungen 2035 [KFZ/ Tag]



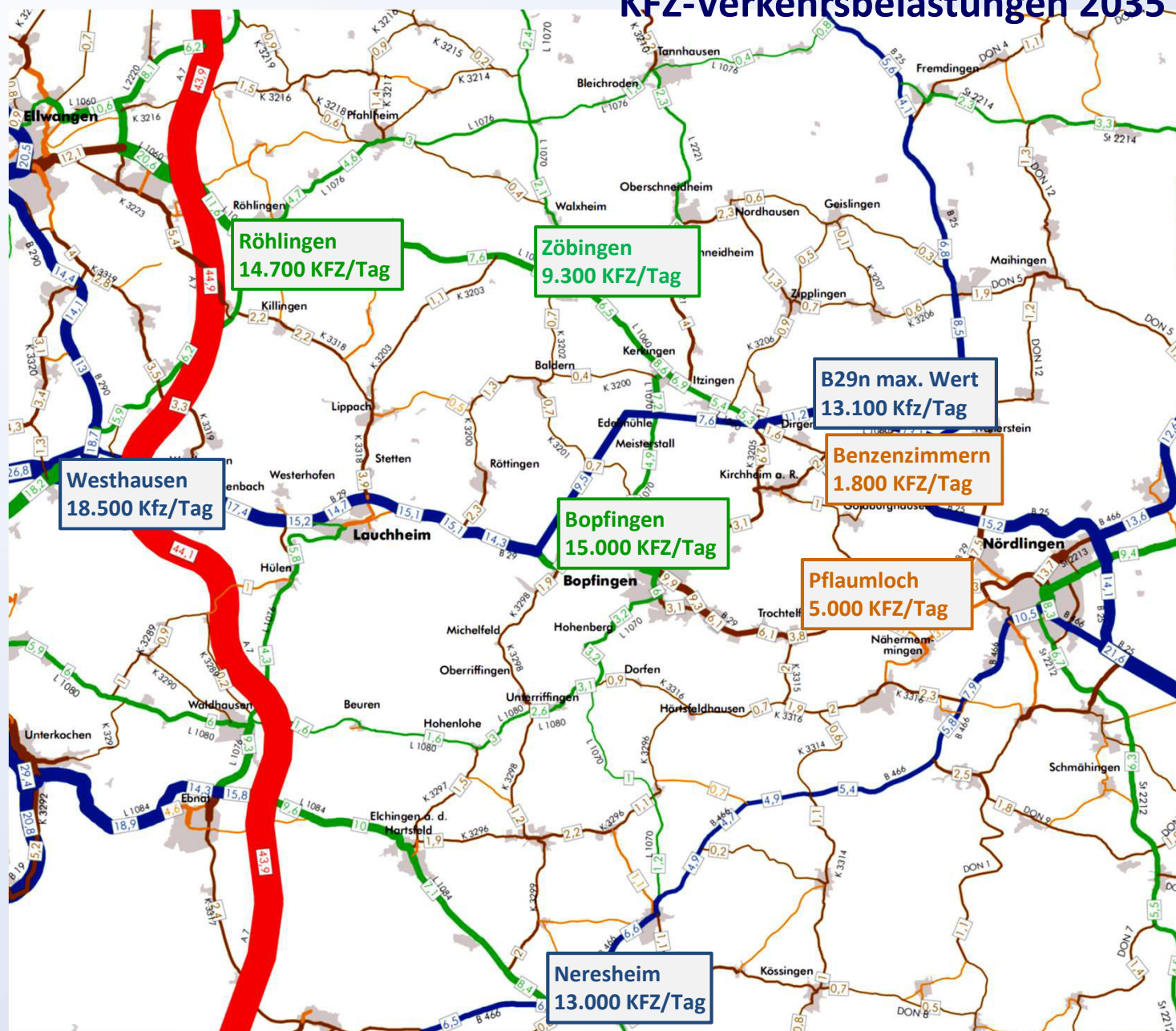
Differenzplan Planfall 1 – Prognosenullfall KFZ-Verkehrsbelastungen 2035 [KFZ/ Tag]



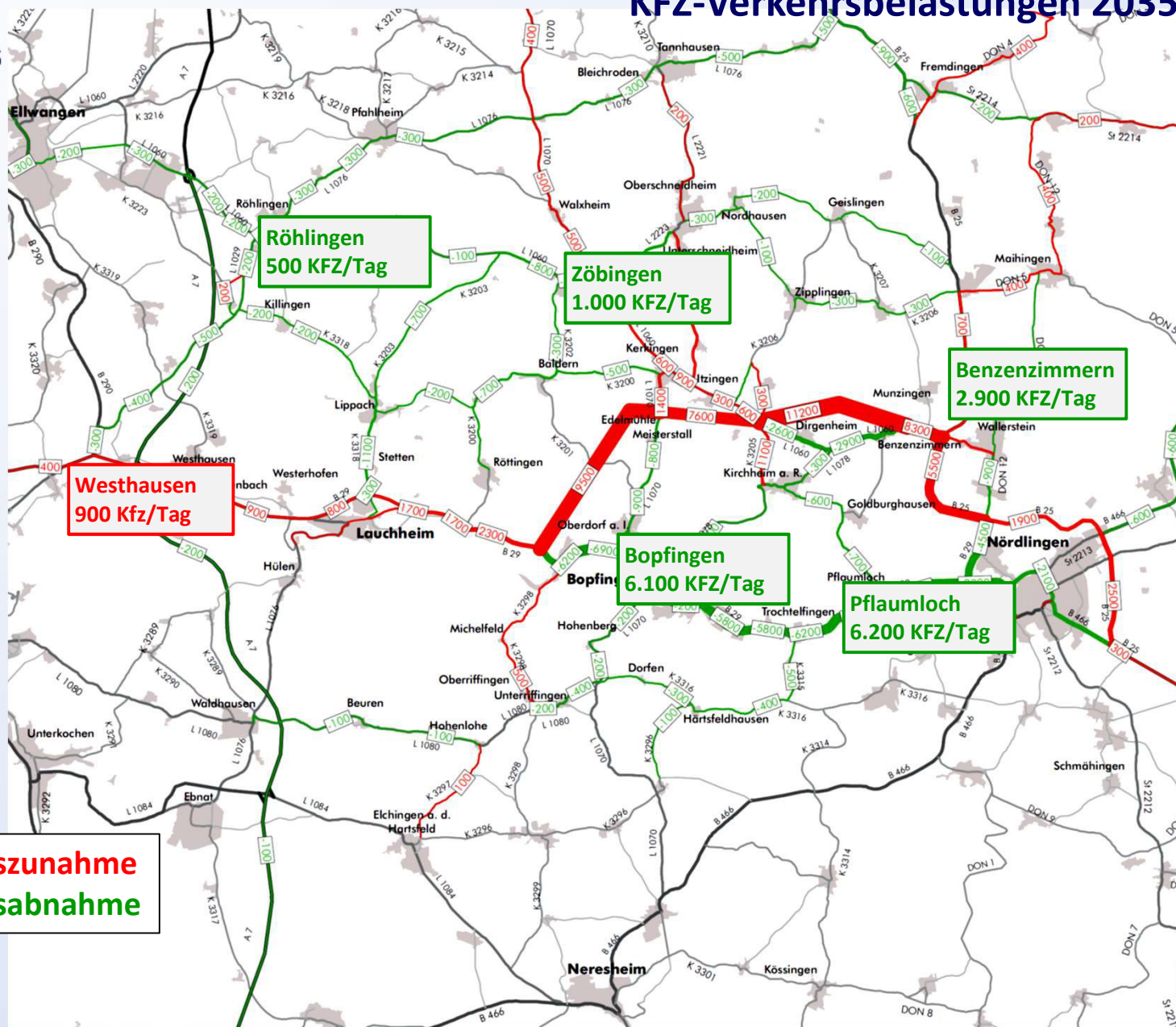
Planfall 2 – Nordvariante Verkehrsnetz



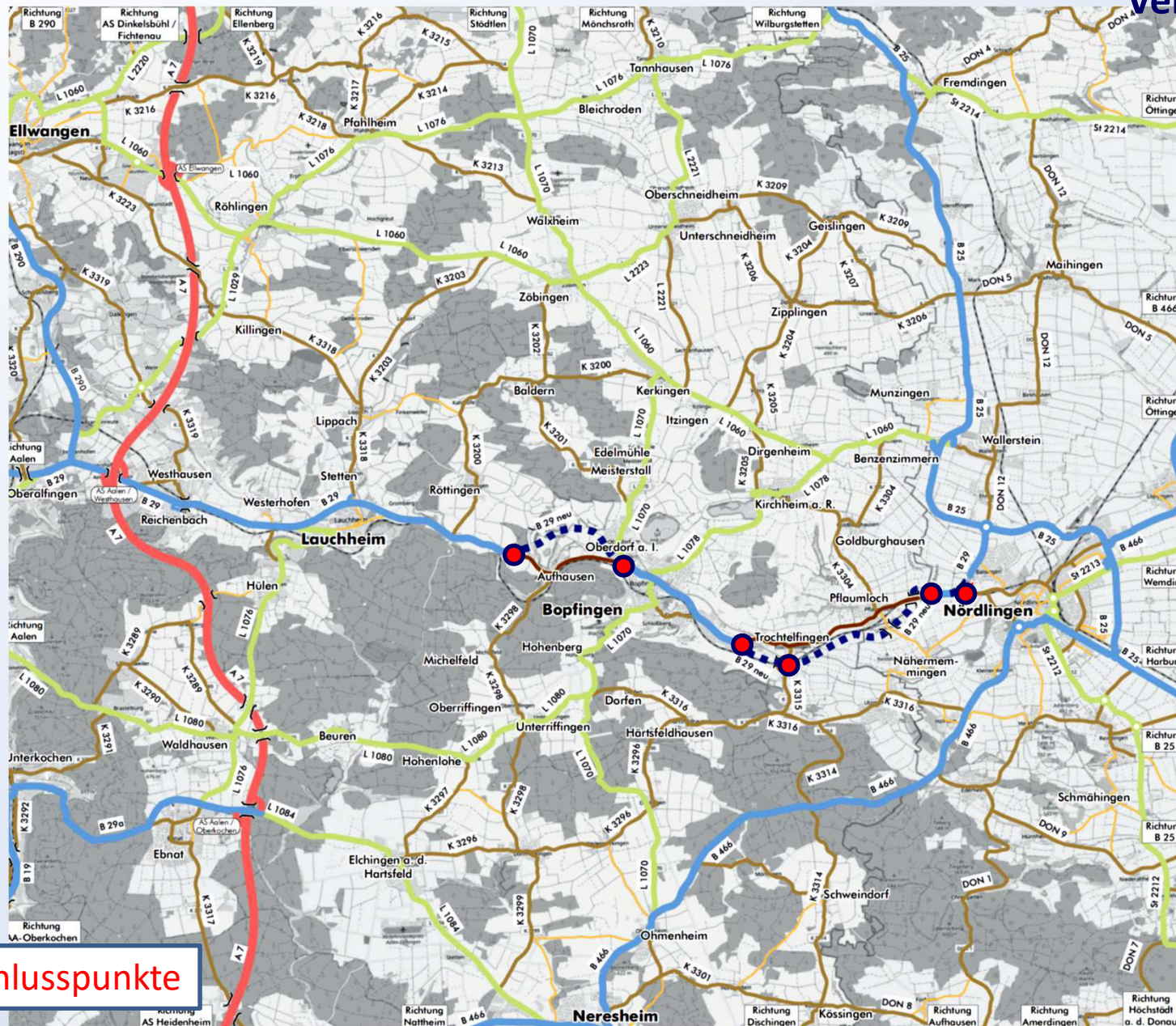
Planfall 2 – Nordvariante KFZ-Verkehrsbelastungen 2035 [KFZ/ Tag]



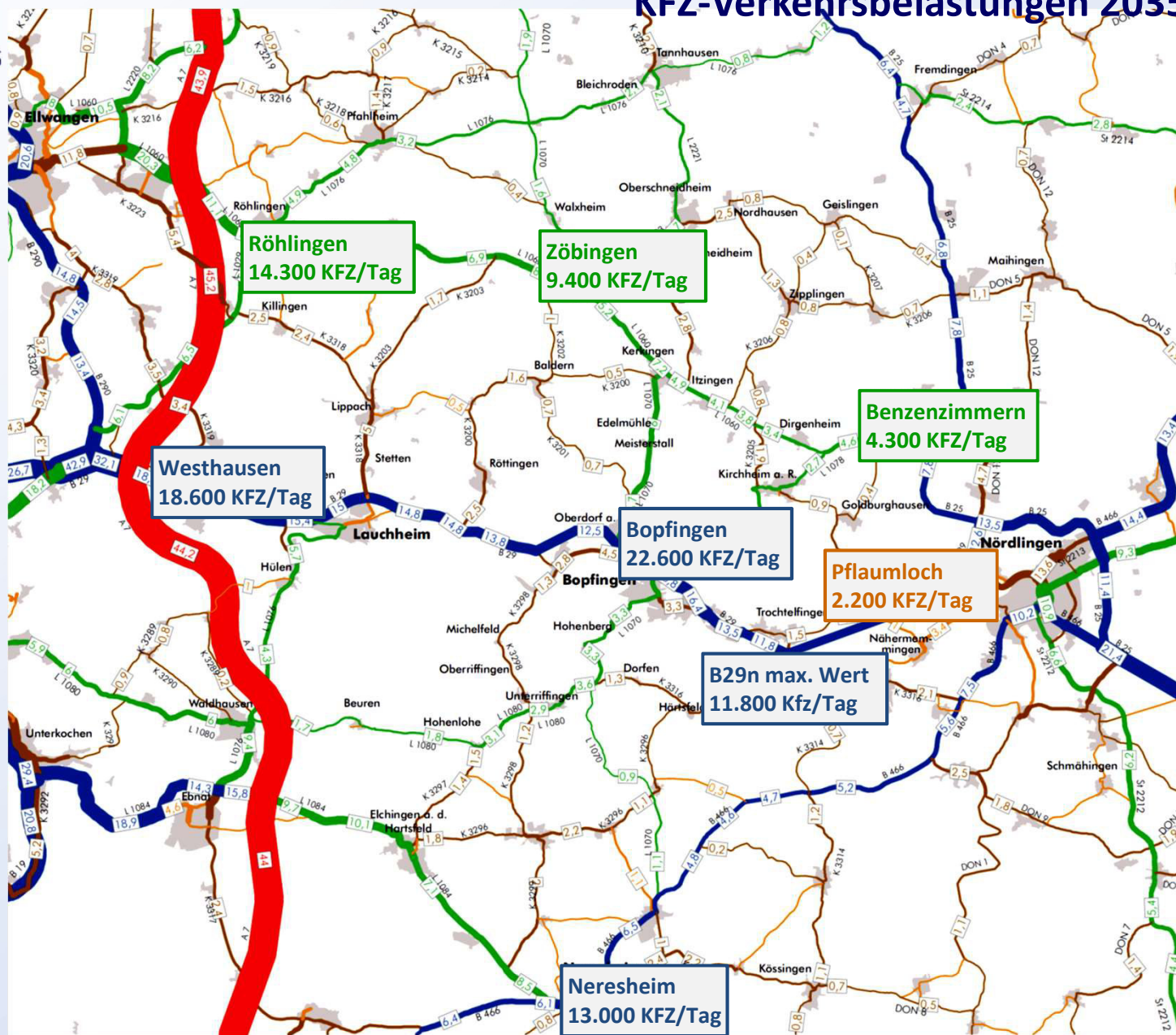
Differenzplan Planfall 2 – Prognosenullfall KFZ-Verkehrsbelastungen 2035 [KFZ/ Tag]



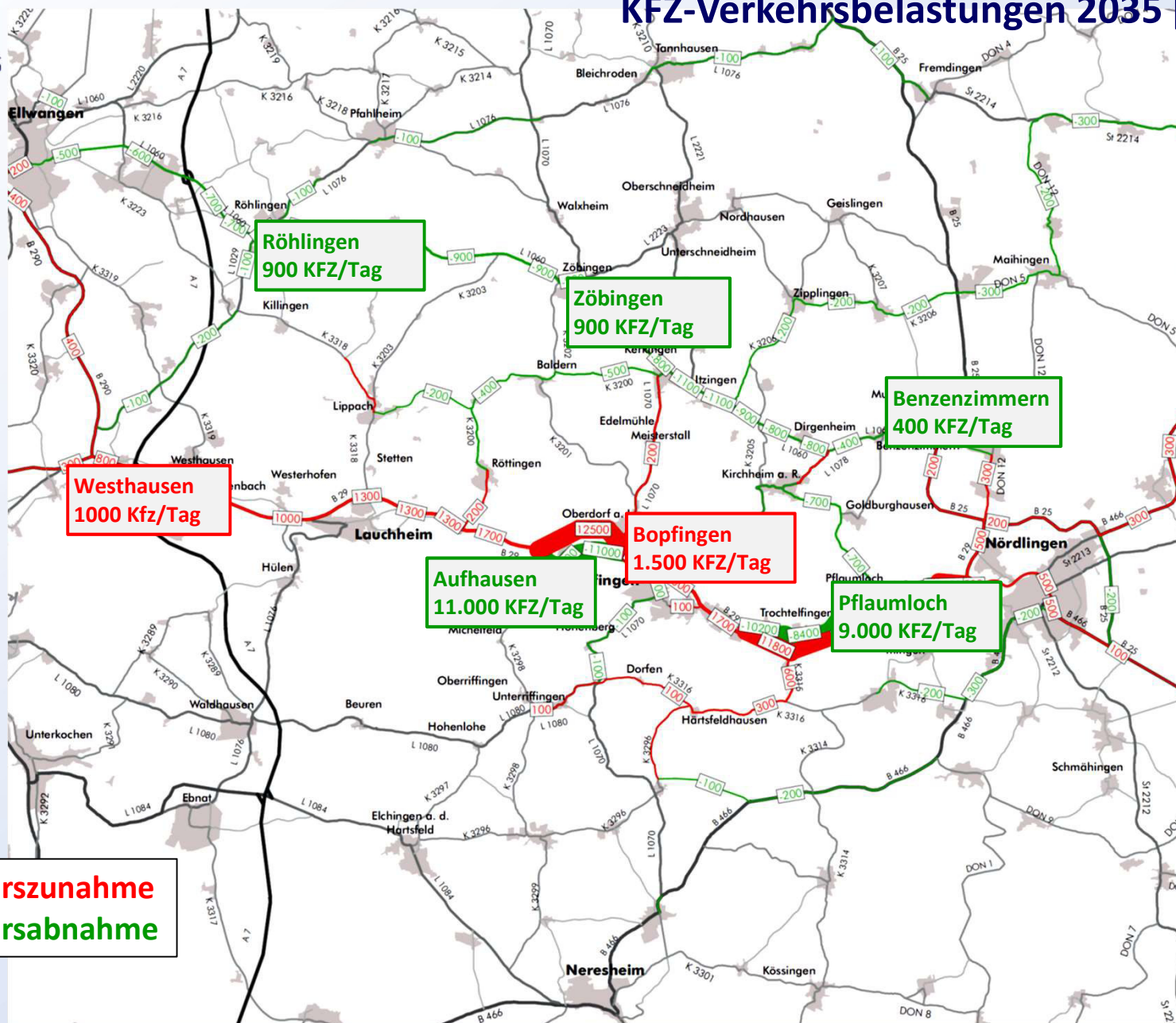
Planfall 3 – Null-Plusvariante Verkehrsnetz



Planfall 3 – Null-Plusvariante KFZ-Verkehrsbelastungen 2035 [KFZ/ Tag]



Differenzplan Planfall 3 – Prognosenullfall KFZ-Verkehrsbelastungen 2035 [KFZ/ Tag]





OSTALB

Übersicht Auswirkung Planfälle KFZ/Tag

B29n Röttingen - Nördlingen Auswirkungen Planfälle Gesamtverkehr										
Straße	Ortslage	Verkehr 2020	Verkehr 2035	Zunahme 2020 - 2035	Planfall 1 [- = Entlastung] [+ = Mehrbelastung]	süd	Planfall 2 [- = Entlastung] [+ = Mehrbelastung]	nord	Planfall 3 [- = Entlastung] [+ = Mehrbelastung]	süd
		[KFZ/Tag]	[KFZ/Tag]	[%]	[KFZ/Tag]	[%]	[KFZ/Tag]	[%]	[KFZ/Tag]	[%]
L1060	Röhlingen	12.000	15.200	27	-1.100	-7%	-500	-3%	-900	-6%
L1060	Zöbingen	7.900	10.300	30	-1.300	-13%	-1.000	-10%	-900	-9%
L1060	Kerkingen	4.500	8.000	78	-1.400	-18%	600	8%	-800	-10%
L1060	Itzlingen	4.100	5.100	24	-1.700	-33%	300	6%	-1.100	-22%
L1060	Dirgenheim	3.600	4.200	17	-1.400	-33%	-2.600	-62%	-800	-19%
L1060	Benzenzimmern	4.000	4.700	18	-1.000	-21%	-2.900	-62%	-400	-9%
B29	Westhausen-Reichenbach	14.100	17.600	25	2.000	11%	900	5%	1.000	6%
B29	Umfahrung Lauchheim	11.500	14.000	22	2.500	18%	800	6%	1.300	9%
B29	Aufhausen	11.500	13.900	21	-8.500	-61%	-6.200	-45%	-11.000	-79%
B29	Bopfingen-Oberdorf	13.000	15.600	20	-8.500	-54%	-6.900	-44%	1.400	9%
B29	Bopfingen-Stadt	17.700	21.100	19	-8.000	-38%	-6.100	-29%	1.500	7%
B29	Trochtelfingen	10.300	11.800	15	-9.400	-80%	-6.200	-53%	-8.400	-71%
B29	Pflaumloch	10.100	11.200	11	-9.000	-80%	-6.200	-55%	-9.000	-80%
K3297	Elchingen	7.200	10.100	40	1.500	15%	100	1%	0	0%
L1080	Hohenlohe	2.800	3.000	7	1.800	60%	-100	-3%	0	0%
L1080	Unterriffingen	2.300	2.800	22	1.500	54%	-200	-7%	100	4%
K3316	Dorfen	1.200	1.200	0	-600	-50%	-300	-25%	100	8%
K3316	Härtsfeldhausen	1.000	1.100	10	-800	-73%	-400	-36%	300	27%
K3316	Utzmemmingen	1.900	2.300	21	-100	-4%	0	0%	-200	-9%
B466	Neresheim	9.200	13.000	41	-1.200	-9%	0	0%	0	0%
B466	Ohmenheim	4.400	6.600	50	-900	-14%	0	0%	0	0%



OSTALB

Übersicht Auswirkung Planfälle Schwerverkehr/Tag

B29n Röttingen - Nördlingen

Auswirkungen Planfälle Schwerverkehr

Straße	Ortslage	Verkehr 2020	Verkehr 2035	Zunahme 2020 - 2035	Planfall 1 [- = Entlastung] [+ = Mehrbelastung]	süd	Planfall 2 [- = Entlastung] [+ = Mehrbelastung]	nord	Planfall 3 [- = Entlastung] [+ = Mehrbelastung]	süd
		[KFZ/Tag]	[KFZ/Tag]	[%]	[KFZ/Tag]	[%]	[KFZ/Tag]	[%]	[KFZ/Tag]	[%]
L1060	Röhlingen	1.240	2.050	65%	-270	-13%	-40	-2%	-160	-8%
L1060	Zöbingen	940	1.450	54%	-260	-18%	-20	-1%	-120	-8%
L1060	Kerkingen	900	1.190	32%	-270	-23%	50	4%	-110	-9%
L1060	Itzlingen	560	810	45%	-290	-36%	20	2%	-120	-15%
L1060	Dirgenheim	550	780	42%	-290	-37%	-580	-74%	-130	-17%
L1060	Benzenzimmern	520	710	37%	-290	-41%	-600	-85%	-130	-18%
B29	Westhausen-Reichenbach	2.500	3.020	21%	330	11%	150	5%	170	6%
B29	Umfahrung Lauchheim	1.930	2.260	17%	420	19%	150	7%	180	8%
B29	Aufhausen	1.930	2.200	14%	-1.470	-67%	-970	-44%	-1.910	-87%
B29	Bopfingen-Oberdorf	1.860	2.130	15%	-1.730	-81%	-970	-46%	180	8%
B29	Bopfingen-Stadt	2.300	2.640	15%	-1.680	-64%	-910	-34%	210	8%
B29	Trochtelfingen	1.430	1.580	10%	-1.350	-85%	-970	-61%	-1.120	-71%
B29	Pflaumloch	1.220	1.350	11%	-1.140	-84%	-970	-72%	-1.130	-84%
K3297	Elchingen	490	970	98%	-20	-2%	10	1%	40	4%
L1080	Hohenlohe	90	110	22%	120	109%	-10	-9%	0	0%
L1080	Unterriffingen	60	60	0%	180	300%	30	50%	0	0%
K3316	Dorfen	180	170	-6%	-10	-6%	-10	-6%	0	0%
K3316	Härtsfeldhausen	180	170	-6%	-20	-12%	-20	-12%	60	35%
K3316	Utzmemmingen	170	190	12%	0	0%	-20	-11%	0	0%
B466	Neresheim	770	1.010	31%	-70	-7%	-10	-1%	-20	-2%
B466	Ohmenheim	440	500	14%	-70	-14%	-10	-2%	-20	-4%

Neutraler Beginn der Linienfindung in großem Verkehrsraum ✓

Verkehrserhebung – aktuelle Verkehrszahlen für das Jahr 2020 ✓

Kfz-Belastungen von 8.100 (Pflaumloch) bis 17.700 (Bopfingen) KFZ/Tag
SV –Anteil von 10 - 15% (i.M.)

Prognose der Verkehrsentwicklung für das Jahr 2035 ✓

Kfz Belastungen von 9.100 (Pflaumloch) bis 21.100 (Bopfingen) Kfz/Tag
Verkehrszunahme zwischen 10-20% (i.M.)

Untersuchung der Wirksamkeit (max. Entlastung B29)
verschiedener Planfälle ✓

Planfall 1 Südvariante: 13.500 Kfz/Tag

Planfall 2 Nordvariante: 6.900 Kfz/Tag

Planfall 3 Nullplusvariante: 11.200 Kfz/Tag



- **Von den untersuchten Planfällen zeigen die südlichen Varianten insgesamt eine höhere Entlastungswirkung als die nördliche.**
- **Auch die nördliche Variante hat, wie die verkehrlich günstigeren, südlichen Varianten keine großräumige Entlastungswirkung auf den westlichen Bereich der L1060.**
- **Die angedachten Umfahrungsprojekte Ortsumfahrung Röhlingen und Ortsumfahrung Zöbingen im Zuge der L1060 sind demnach unabhängig von der B29n zu betrachten. Ihre Notwendigkeit und Dringlichkeit wird durch den Bau der B29n nicht infrage gestellt.**
- **Eine südliche Variante bringt für die B466 in Neresheim und Ohmenheim gewisse Entlastungen. Diese sind mit rund 1.000 bis 1.200 Kfz/Tag jedoch nicht so groß, dass die dortigen Durchgangsverkehrsproblematiken gelöst würden.**