



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG



DOKUMENTATION

Dialogveranstaltung des
Regierungspräsidiums Freiburg zur
Ortsumfahrung B 14 OU Rietheim-Weilheim

10. Februar 2025

Inhalt

Begrüßung und Einführung	1
Marktplatz	3
Varianten 1,2 und 3 (Westumfahrung)	3
Varianten 4 und 5 (Ostumfahrung)	4
Große Kartenübersicht	4
Weiße Wand	4
Fragen	5
1. Wie erfolgt die Anbindung der Ortsumfahrung an bestehende Straßen und Verkehrsströme?	5
2. Welche Abstände haben die Trassen zu Wohnhäusern und bestehenden Baugebieten?	5
3. Welche Umwelt- und Naturschutzaspekte wurden bei den Varianten berücksichtigt?	5
4. Welche Auswirkungen hat die Ortsumfahrung auf das Ortsbild und die Gemeindeentwicklung?	6
5. Welche Alternativen zur aktuellen Planung gibt es?	6
6. Welche technischen Herausforderungen bestehen bei den Varianten?	7
7. Welche Kosten sind mit den unterschiedlichen Varianten verbunden?	7
8. Wie kann die Bevölkerung in die Entscheidungsfindung besser eingebunden werden?	7
9. Welche Maßnahmen zum Lärm- und Anwohnerschutz sind geplant?	8
10. Welche kulturellen und historischen Aspekte wurden in die Planung einbezogen?	8
11. Fragen und Anregungen zu Tunnelvarianten:	8
Umweltplanung: Umweltverträglichkeitsstudie	9
Straßenplanung und Verkehrsuntersuchung	10
Kontakt	11
Anhang	12
Fragen und Hinweise	12
Variantenübersicht	15

Begrüßung und Einführung

Am Montag, den 10.02.2025, hat das Regierungspräsidium Freiburg um 18:00 Uhr zu einer Bürgerveranstaltung in der Jahnhalle in Weilheim eingeladen. Die Veranstaltung diente der Information der Teilnehmenden über den aktuellen Planungsstand, sowie der Aufnahme und Diskussion von Hinweisen der Bürgerinnen und Bürger, die für die Variantenuntersuchung der Ortsumfahrung B 14 Rietheim-Weilheim relevant sind.



Abbildung 1: Oberbürgermeister Cramer von Clausbruch und das Projektteam vom RP Freiburg mit Blick auf die Karte

Hanna Kasper von der translake GmbH und ihr Kollege Maximilian Stamm moderierten die Veranstaltung und baten zu Beginn Felix Cramer von Clausbruch, Oberbürgermeister der Gemeinde Rietheim-Weilheim, auf die Bühne. Dieser begrüßte alle Teilnehmenden herzlich und gab einen Ausblick auf den Abend. Mit einer Karte aus dem Jahr 1978 wies Herr Cramer von Clausbruch auf die lange Planungsgeschichte der Ortsumfahrung hin und unterstrich die Bedeutung dieser für die Gemeinde Rietheim-Weilheim. Anschließend begrüßte auch Sabine Klumpp als Leiterin des Referats 44 – Planung des RP Freiburgs die Bürgerinnen und Bürger. Sie betonte die Wichtigkeit und den Zweck der Veranstaltung und lud alle Teilnehmenden zu einem konstruktiven Austausch im Laufe des Abends ein. Frau Klumpp nutzte diesen Moment, um ihre Kollegen Dominik Schill und Benedict Buchberger vorzustellen, die die Projektleitung der Ortsumfahrung verantworten.

Im Anschluss ermittelten die Moderatoren mittels Handzeichen ein Stimmungsbild der Anwesenden. Dabei zeigte sich, dass die Mehrheit der Teilnehmenden aus Weilheim stammte, gefolgt von Bürgerinnen und Bürgern aus Rietheim. Eine Person kam aus Wurmlingen, einige weitere aus umliegenden Gemeinden. Zudem wurde abgefragt, wie häufig die Anwesenden die betroffenen Ortschaften durchqueren – hier gab der Großteil an, täglich unterwegs zu sein. Auch zum Vorwissen wurde ein Eindruck gewonnen: Viele Teilnehmende verfügten bereits über Vorkenntnisse zur Ortsumfahrung der B14 Rietheim-Weilheim, während einige durch die Veranstaltung ihre ersten Informationen erhielten. Im Anschluss betonten Frau Kasper und Herr Stamm nochmals den Zweck der Veranstaltung sowie die Möglichkeit, in der Marktplatzsituation aktiv Fragen zu stellen und Informationen auszutauschen.



Abbildung 2: Abstimmung per Handzeichen über die Fragen der Moderation

Nach der organisatorischen Einführung stellte Projektleiter Dominik Schill den aktuellen Stand der Planung zur Ortsumfahrung B14 Rietheim-Weilheim vor. Derzeit befinde sich das Projekt in der Vorplanung, mit dem Ziel, eine Vorzugsvariante zu identifizieren. In der aktuellen Leistungsphase 2 wurden erste Terrassierungen vorgenommen und grobe Varianten entwickelt, die nun weiter ausgearbeitet werden. Herr Schill stellte die fünf Varianten im Detail vor, die unterschiedliche Führungen um Weilheim und Rietheim sowie verschiedene Tunnelabschnitte vorsehen. Die Varianten 1,2 und 3 verlaufen westlich von Weilheim. Variante 4 und 5 stellen östliche Umfahrungen von Weilheim dar. Alle fünf Varianten sehen eine zumindest teilweise Untertunnelung von Rietheim vor.

Im Anschluss präsentierte Benedict Buchberger die umweltfachliche Planung. Er erläuterte, dass in der aktuellen Leistungsphase eine Umweltverträglichkeitsstudie mit Variantenvergleich durchgeführt werde. Herr Buchberger stellte die Schutzgebiete im Planungsraum vor, darunter geschützte FFH-Mähwiesen, das Naturschutzgebiet Dürbheimer Moos und ein großes Vogelschutzgebiet.

Frau Sabine Klumpp erklärte im Interviewformat, warum die Veranstaltung bereits in dieser frühen Phase stattfindet. Es sei wichtig, das Projekt früh transparent zu machen, damit die Bürgerinnen und Bürger ihr Wissen in die Planung einbringen können. Auf die Frage, wann die Straße fertiggestellt sei, betonte sie, dass der Prozess aufgrund zahlreicher Gutachten und Abstimmungen mit Trägern öffentlicher Belange einige Zeit in Anspruch nehme. Besonders das Tunnelprojekt werde viel Geduld erfordern. Für den weiteren Kontakt verwies Frau Klumpp auf die Projektinformationsseite des Regierungspräsidiums Freiburg. (<https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpf/abt4/ref44/strassenplanungen/b-14-ortsumfahrung-rietheim-weilheim/>)



Zum Abschluss der Einführungsvorträge stellten die Moderatoren Frau Kasper und Herr Stamm die Beteiligungsmöglichkeiten für die weitere Planung vor. In der Halle waren Ansprechpartner an verschiedenen Stationen verteilt, um über spezifische Themen ins Gespräch zu kommen und

Abbildung 3: Frau Klumpp beantwortet Fragen

Informationen auszutauschen. Die Ergebnisse der Diskussionen sowie weitere Hinweise konnten die Teilnehmenden auf Plakaten festhalten.

Marktplatz

Nach den im Plenum erfolgten Beiträgen hatten die Teilnehmenden Zeit, sich an den aufgebauten Informationsständen zu informieren und ihre Hinweise für die weitere Planung zu hinterlassen, Fragen zu stellen und sich auszutauschen. Dazu waren in der Halle Stationen mit Plakaten verteilt, die von den jeweils zuständigen Personen betreut wurden. Die detailreichen Plakate befinden sich aus Gründen der Übersichtlichkeit im Anhang dieses Dokuments.



Abbildung 4: Die Bürger*innen diskutieren an der Großen Kartenübersicht

Bei den Marktständen nutzten die Teilnehmenden die Möglichkeit, die verschiedenen Varianten mit dem Planungsteam zu diskutieren.

Varianten 1,2 und 3 (Westumfahrung)

Im Zusammenhang mit der Westumfahrung wurden vor allem bei Variante 1 zahlreiche Fragen zur Berücksichtigung des Berufs- und Schwerlastverkehrs zur Firma Marquardt gestellt. Die Anwesenden interessierten sich besonders für den Mindestabstand der geplanten Straße zu den Wohnhäusern sowie für eine mögliche Tieferlegung der Trasse. Zudem wurde auf den Hang über Weilheim hingewiesen, der viel Oberflächenwasser führt. In diesem Zusammenhang wurde diskutiert, warum kein durchgehender Tunnel unter Weilheim geplant sei, da dieser sowohl für die Bewohner als auch für die Natur Vorteile bieten könnte.

Bei Variante 2 richtete sich das Interesse der Teilnehmenden auf die Verbindung zwischen dem unteren und oberen Lupbühl. Besondere Erwähnung fand, dass in Lupbühl im Jahr 2025 ein genehmigtes Haus gebaut werden soll und Wasser für Häuser gesammelt wird, was durch die geplante Straße gestört werden könnte. Auch hier wurde der Abstand der Trasse zur Wohnbebauung diskutiert.

Variante 3 führte zu Diskussionen über die Anbindung an Rietheim, insbesondere aus Richtung Tuttlingen. Bürgerinnen und Bürger fragten, ob das Wasserschutzgebiet ausreichend berücksichtigt werde und ob eine weiter gefasste Führung der Straße um den Ort möglich sei. Zusätzlich interessierte die Teilnehmenden, wie der Tunnel zwischen den Tragbauwerken konstruiert wird und ob bestimmte Abschnitte oberirdisch verlaufen.

Varianten 4 und 5 (Ostumfahrung)

Bei den Ostumfahrungsvarianten standen ebenfalls kritische Anmerkungen im Vordergrund. Variante 4 wurde vor allem wegen des geringen Abstands zum Bohl-Baugebiet diskutiert, der als problematisch angesehen wurde. Zusätzlich verläuft die Trasse durch einen bedeutenden Fledermauskorridor, was umweltfachliche Bedenken aufwarf.

Variante 5 brachte umfassende Diskussionen zur Ausgestaltung der Kreuzung und zur Flexibilität der Trassenverschiebung mit sich. Die Teilnehmenden regten an, die Straße parallel zur Bahnlinie zu führen, um Flächenverbrauch zu minimieren. Weitere Hinweise bezogen sich auf ein geplantes Baugebiet, den hohen Wasserstand ab ca. 3,5 Metern sowie notwendige geologische Untersuchungen. Diese Variante wurde als besonders kostenintensiv eingestuft, da sie eine aufwendige Bahnbrücke beinhaltet und einen erheblichen Flächenverbrauch mit sich bringt.

Große Kartenübersicht

Auf einem Tisch war eine große Karte mit den neuesten Möglichkeiten der Trassenführung ausgebreitet. Die Bürgerinnen und Bürger konnten hier mit Herrn Schill vom Regierungspräsidium Freiburg ihre Bedenken und Anregungen zur Planung äußern und Alternativvorschläge diskutieren.

Weißer Wand

Für weitere Hinweise zu übergreifenden Themen, gab es die weiße Wand.

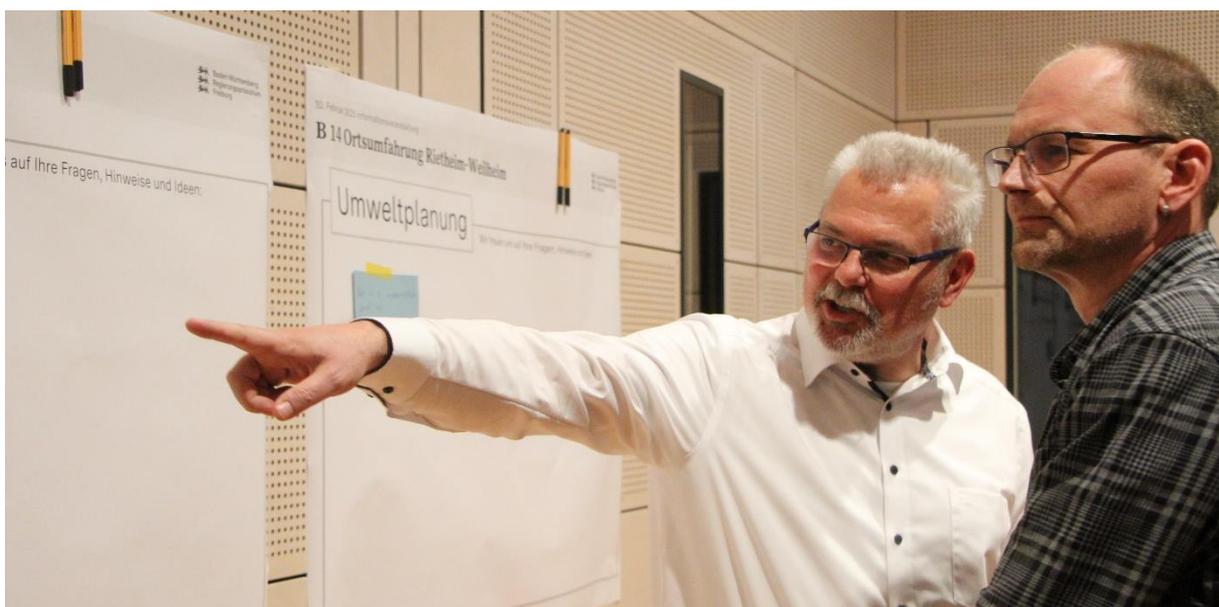


Abbildung 5: Auf der "Weißen Wand" haben Bürger*innen ihre Anregungen auf Post-Its aufgeklebt

Fragen

Im Folgenden wurden die Fragen der Teilnehmenden thematisch zusammengefasst und durch das Regierungspräsidium Freiburg beantwortet. Eine Auflistung aller eingereichten Fragen finden Sie im Anhang.

1. Wie erfolgt die Anbindung der Ortsumfahrung an bestehende Straßen und Verkehrsströme?

Einzelne Fragen:

- Wie sieht die Anbindung an Rietheim aus, wenn ich aus Tuttlingen komme?
- Wird der Berufsverkehr zu Marquardt berücksichtigt (insb. Rietheim)?
- Wurde die Anbindung der Firma Marquardt bedacht?
- Anbindung Verkehr vom Heuberg (Böttingen)?
- Wie kommt man vom unteren Lupbühl in den oberen und andersrum?

Antwort:

- Wie die bestehenden Straßen an die neue Ortsumfahrung angebunden werden, ist von der tatsächlichen Auslastung der zuführenden Straßen abhängig. Ziel ist es, je nach Verkehrsentwicklung die passende Anbindung zu schaffen. Voraussichtlich können nach der geplanten Verkehrszählung erste Annahmen getroffen werden.
- Bei Variante 3 könnte die Anbindung über ein Brückenbauwerk erfolgen

2. Welche Abstände haben die Trassen zu Wohnhäusern und bestehenden Baugebieten?

Einzelne Fragen:

- Was ist der Mindestabstand zu den Häusern?
- Wie ist der Mindestabstand zu Häusern (Variante 2)?
- Abstand zum Bohl-Baugebiet: Liegt sehr nah an der Trasse

Antwort:

- Es gibt keinen gesetzlich festgelegten Mindestabstand zu Häusern. Wenn keine Zwangspunkte vorliegen, wird ein ausreichend großer Abstand eingehalten, damit die Vorsorgewerte für den Lärmschutz eingehalten werden. In der aktuellen Planungsphase handelt es sich noch um Groblinien für den Variantenvergleich. Die Trassen liegen in Lage und Höhe noch nicht exakt fest. Die in dieser Planungsphase ermittelte Vorzugsvariante wird in der nächsten Planungsphase – der Entwurfsplanung - in Lage und Höhe dann detaillierter ausgeplant.

3. Welche Umwelt- und Naturschutzaspekte wurden bei den Varianten berücksichtigt?

Einzelne Fragen:

- Wird das Wasserschutzgebiet berücksichtigt?
- Verläuft durch den Fledermauskorridor (Variante 4)
- Variante 4 + 5 kreuzt den Fledermauskorridor
- Viel Wasser, teilweise Oberflächenwasser (Variante 1)
- Viel Wasser ab ca. 3,5 Meter (Variante 5)
- Hang über Weilheim: viel Wasser!
- Wo ist die umweltverträglichste Variante mit Untertunnelung Weilheim?
- Umweltfreundlichste Variante wäre Untertunnelung Weilheim. Keine Bebauung von Grünflächen.

Antworten:

- Unabhängig davon, welche Variante umgesetzt wird, werden alle Richtlinien und Regelwerke zum Wasserschutzgebiet beachtet und dementsprechend eingehalten.
- Nach Festlegung der Vorzugstrasse wird in der daran anschließenden Entwurfsplanung die Trasse detaillierter ausgeplant. Dazu sind zahlreiche weitere Untersuchungen erforderlich. Dazu gehören auch hydrogeologische Untersuchungen, zu Baugrund, Grundwasserständen,

Hangwasser etc. Die Untersuchungsergebnisse werden in die Planung einfließen und entsprechende Maßnahmen erforderlich machen.

- Alle geltenden naturschutzrechtlichen Gesetze und Vorschriften sind auch beim Bau einer Bundesstraße einzuhalten. Sollten faunistische Gutachten zu dem Schluss kommen, dass geschützte Arten wie die Fledermäuse erheblich beeinträchtigt werden, sind entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorzusehen. Diese Maßnahmen sind mit den Naturschutzbehörden abzustimmen und durch diese zu genehmigen.
- Antworten zum Tunnel siehe Frage 11

4. Welche Auswirkungen hat die Ortsumfahrung auf das Ortsbild und die Gemeindeentwicklung?

Einzelne Fragen:

- Warum gibt es keinen Tunnel in Weilheim? Vorteile für Bewohner + Natur
- Varianten 1-4 verhindern das Zusammenwachsen der Ortschaften
- Durch Varianten 1-4 keine Möglichkeiten, dass das Dorf zusammenwachsen kann
- Bei Variante 1 + 2 werden Ortsteile getrennt

Antworten:

- Die mögliche Entwicklung bzw. das Zusammenwachsen der beiden Ortsteile entlang der aktuellen Straßenführung der B14 sind bereits heute eingeschränkt. Aktuell stellen dem Zusammenwachsen beider Ortsteile auch der Faulbach, die Gäubahn sowie der Verlauf der Bodenseewasserleitung und eine bestehende 100 KV-Leitung entgegen. Aus Sicht der Gemeinde werden zukünftige Entwicklungsflächen im Wohnungsbau im Bereich von Lupbühl und der Marquardhalle sowie in der Innenentwicklung gesehen.
- Antwort zum Tunnel siehe Frage 11

5. Welche Alternativen zur aktuellen Planung gibt es?

Einzelne Fragen:

- Was spricht gegen einen Tunnel durch den ganzen Ort? (landwirtschaftliche Sicht)
- Warum gibt es keine Variante Weilheim-Tunnel, dann raus Rietheim-Tunnel?
- Ist eine Variante denkbar, bei der Weilheim untertunnelt wird und Rietheim bleibt, wie es ist?
- Gibt es eine Variante, dass die Ortsumfahrung nicht kommt?
- Ist eine Ortsumfahrung notwendig? Das Tal ist doch viel zu eng.
- Ist der Straßenbau noch zeitgemäß? Man kann das Geld in den Öffentlichen Nahverkehr investieren!
- Es kommt mehr Verkehr ins Tal.
- Wir holen uns mehr Verkehr ins Tal.
- Varianten auf Bestandsstraße – Wurde dies berücksichtigt?
- Es ist eine OrtsTEILumfahrung (Weilheim), keine vollständige Ortsumfahrung.

Antworten:

- Die Grundsatzplanung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes obliegt dem zuständigen Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Dieses hat mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 verkehrsträgerübergreifend – also für Straße, Schiene und Wasser – die für eine leistungsfähige Infrastruktur erforderlichen Maßnahmen ermittelt. Mit der Aufnahme des Projekts in den BVWP 2030 hat der Bund als Bauherr der Maßnahme die Erforderlichkeit der Ortsumfahrung für das Bundesnetz untersucht und mit Einordnung in den sogenannten "vordringlichen Bedarf" anerkannt. Der BVWP findet als Bedarfsplan – absegnet durch den Deutschen Bundestag – Eingang in das Fernstraßenausbaugesetz. Damit besteht der - politisch legitimierte - gesetzliche Planungsauftrag zum Bau der Straße. Das Regierungspräsidium ist nun im Zuge der Bundesauftragsverwaltung mit der Planung beauftragt.
- Eine Lösung im Bestand oder durch Ausbau der bestehenden Straßenführung ist nicht möglich, da hier nicht alle Projektziele (Ortsdurchfahrten verkehrlich entlasten, B14 als langfristig

leistungsfähige Verbindung gewährleisten, Erhöhung der Verkehrssicherheit, bestehende Trennwirkung verringern) erreicht werden.

- Antwort zum Tunnel siehe Frage 11

6. Welche technischen Herausforderungen bestehen bei den Varianten?

Einzelne Fragen:

- Wird hier die Straße tiefergelegt? (Variante 1)
- Wie wird zwischen beiden Trogbauwerken der Tunnel gebaut?
- Durchschneidung der Bahnlinie – ggf. auch die Trassen dorthin planen (Variante 5)
- Einzige Variante mit teurer Bahnbrücke (Variante 5)

Antworten:

- Zur genauen Bauausführung kann im aktuellen Stadium keine Aussage getroffen werden. Welche technischen Herausforderungen bestehen und wie diese gelöst werden, ist abhängig von den konkreten örtlichen Gegebenheiten und den umwelt- sowie schalltechnischen Untersuchungen.
- Im Zuge der Planungen werden schalltechnische Untersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheiten zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o. ä). Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.
- Die Platzverhältnisse entlang der Bahnlinie lassen keinen Spielraum für eine Trassenführung, daher gibt es keine Variante entlang der Bahngleise.
- Die Kosten der einzelnen Varianten sind zum aktuellen Stand der Leistungsphase noch nicht abschließend kalkuliert. Bei der Abwägung der Varianten, wie auch bei der Entscheidung der Vorzugstrasse, fließen wirtschaftliche Aspekte mit in die Bewertung ein.

7. Welche Kosten sind mit den unterschiedlichen Varianten verbunden?

Einzelne Fragen:

- Vergleich Preis Tunnel/Straße
- Was ist das Verhältnis der Kosten Tunnel zu Straße oben?
- Wie hoch ist der Anteil der Planungskosten?
- Sehr teure Lösung (Variante 5)

Antwort:

- Die Kosten der einzelnen Varianten sind zum aktuellen Stand der Leistungsphase noch nicht abschließend kalkuliert. Bei der Abwägung der Varianten wie auch bei der Entscheidung der Vorzugstrasse fließen wirtschaftliche Aspekte mit in die Bewertung ein.
- Das Kostenverhältnis zwischen Tunnel und Straße ist von verschiedenen Faktoren abhängig und kann daher nicht pauschal festgelegt werden. Einflüsse wie geologische Bedingungen, der Tunneltyp, bautechnische Anforderungen und Sicherheitsmaßnahmen spielen hierbei u.a. eine Rolle. Im Allgemeinen liegen die Tunnelkosten pro laufendem Meter jedoch in einem mittleren zweistelligen Faktorbereich über denen einer Straße.
- Das Verhältnis von Planungs- und Baukosten im Straßenbau variiert je nach Projektkomplexität, Straßenlänge und geologischen Gegebenheiten. In der Regel machen die Planungskosten etwa 10 bis 15 % der gesamten Baukosten aus. Antwort zum Tunnel siehe Frage 11

8. Wie kann die Bevölkerung in die Entscheidungsfindung besser eingebunden werden?

Einzelne Fragen:

- Wieso kann man keine Umfrage machen?
- Eine Befragung der Bevölkerung wäre wichtig!
- Bürgerbefragung: Ist die Umfahrung überhaupt gewünscht?
- Mehr Infos an junge Leute jetzt im Vorfeld. Die betrifft es in 15-20 Jahren.

Antworten:

- Die Grundsatzplanung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes obliegt dem zuständigen Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Dieses hat mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 verkehrsträgerübergreifend – also für Straße, Schiene und Wasser – die für eine leistungsfähige Infrastruktur erforderlichen Maßnahmen ermittelt. Mit der Aufnahme des Projekts in den BVWP 2030 hat der Bund als Bauherr der Maßnahme die Erforderlichkeit der Ortsumfahrung für das Bundesnetz untersucht und mit Einordnung in den sogenannten "vordringlichen Bedarf" anerkannt. Der BVWP findet als Bedarfsplan – abgesegnet durch den Deutschen Bundestag – Eingang in das Fernstraßenausbaugesetz. Damit besteht der - politisch legitimierte - gesetzliche Planungsauftrag zum Bau der Straße. Das Regierungspräsidium ist nun im Zuge der Bundesauftragsverwaltung mit der Planung beauftragt.
- Im Vorfeld der Veranstaltung wurden über die bestehenden Kanäle (Mitteilungsblatt) zur Veranstaltung offen eingeladen.

9. Welche Maßnahmen zum Lärm- und Anwohnerschutz sind geplant?

Einzelne Fragen:

- Reicht es nicht, die B14 zu sanieren (Thema Lärm)?
- Bieten Sie doch den Anliegern Erstattung für Schallschutzfenster.

Antworten:

- Eine Lösung im Bestand oder durch Ausbau der bestehenden Straßenführung ist nicht möglich, da hier nicht alle Projektziele (Ortsdurchfahrten Verkehrlich entlasten, B14 als langfristig leistungsfähige Verbindung gewährleisten, Erhöhung der Verkehrssicherheit, bestehende Trennwirkung verringern) erreicht werden.
- Im Zuge der Planungen werden schalltechnische Untersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheiten zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o. ä). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.

10. Welche kulturellen und historischen Aspekte wurden in die Planung einbezogen?

Einzelne Fragen:

- Historischer Punkt: Weilheimer Kapelle
- Historischer Punkt: Markstein

Antwort:

- Die beiden historischen Punkte werden bei der Planung berücksichtigt.

11. Fragen und Anregungen zu Tunnelvarianten:

- Warum gibt es keinen Tunnel in Weilheim? Welche Vorteile hätte dies für Bewohner und Natur?
- Was spricht gegen einen Tunnel durch den ganzen Ort? (landwirtschaftliche Sicht)
- Warum gibt es keine Variante Weilheim-Tunnel, dann raus Rietheim-Tunnel?
- Gibt es eine Variante, in der Weilheim untertunnelt wird und Rietheim bleibt, wie es ist?
- Ist die umweltverträglichste Lösung eine Untertunnelung Weilheim?
- Umweltfreundlichste Variante wäre eine Untertunnelung von Weilheim – keine Bebauung von Grünflächen.
- Ist eine Tunnelvariante unter der B14 in Weilheim denkbar?
- Warum gibt es keine vollständige Untertunnelung der Ortsumfahrung?
- Variante 6: Tunnel durch Weilheim – wir wollen keine Variante 1-3!

- Variante 6: Untertunnelung Weilheim.

Antwort:

- Die Verkehrsführung im Tunnel bringt unverhältnismäßige höhere Kosten mit sich. Hier werden nicht nur die Baukosten, sondern auch der Betrieb und der Unterhalt mit eingerechnet. Daher werden Tunnelbauwerke in der Regel nur geplant, wenn eine oberirdische Trassenführung nicht möglich ist oder die Projektziele nicht anders erreicht werden können. Ebenso muss die Leistungsfähigkeit des Verkehrs bei einer Tunnelschließung (Wartung) mit betrachtet werden.
- Ein Tunnel weist, umweltfachlich gesehen, geringere Auswirkungen auf einige der Schutzgüter nach UVPG auf (z.B. auf Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Fläche). Hinsichtlich anderer Schutzgüter birgt er jedoch auch Nachteile. So bedeutet ein Tunnel eine geringere Filterfunktion des Bodens. Ebenso ist er sehr materialintensiv (Beton, Stahl). Diese Materialien wiederum sind energieintensiv in der Herstellung und bringen somit einiges an Lebenszyklusemissionen mit (CO₂-Emissionen bei der Herstellung), was sich wiederum nachteilig auf das Schutzgut Klima auswirken kann.

Umweltplanung: Umweltverträglichkeitsstudie

Am Stand der Umweltplanung stellte Benedict Buchberger, Landschaftsplaner beim Regierungspräsidium Freiburg, vor, wie eine Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführt wird. Die unterschiedlichen Schutzgüter Menschen, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter wurden vorgestellt und Fragen beantwortet.



Abbildung 6: Teilnehmende diskutieren am Stand zur Umweltplanung mit Benedict Buchberger

Straßenplanung und Verkehrsuntersuchung

Hier wurden die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung und der aktuelle Stand der Straßenplanung vorgestellt. Dazu stand Frau Klumpp bereit, um die Fragen der Bürgerinnen und Bürger zu beantworten und ihre Bedenken aufzunehmen. Auf den einzelnen Plakaten (s. Anhang) wurden noch einmal die Informationen, die für die Voruntersuchung relevant sind, für die jeweiligen Variantenbündel dargestellt. Insbesondere die Gründe, warum einzelne Varianten abgeschichtet wurden, konnten im Detail diskutiert werden.



Abbildung 7: Viele Teilnehmende versammelten sich am Stand der Verkehrsplanung um mit Sabine Klumpp zu diskutieren

Kontakt

Bei Fragen oder Anmerkungen wenden Sie sich gerne an folgende Ansprechpersonen:

Regierungspräsidium Freiburg

Dominik Schill

b14-rietheim-weilheim@rpf.bwl.de

Weitere Informationen finden Sie unter:

<https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpf/abt4/ref44/strassenplanungen/b-14-ortsumfahrung-rietheim-weilheim/>

Prozessbegleitung und Moderation:

translake GmbH

Hanna Kasper und Maximilian Stamm

+49 (0) 7531 365 92 30

info@translake.org

Anhang

Fragen und Hinweise

Wörtliche Wiedergabe der Ergebnisse des Infomarktes

Variante 1

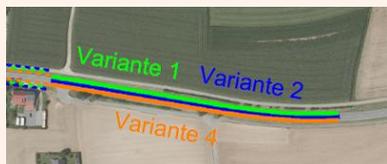
Fragen	Hinweise
Was spricht gegen einen Tunnel durch ganzen Ort? (landwirtschaftliche Sicht)	Hang über Weilheim. Viel Wasser, teilweise Oberflächenwasser!
Was ist der Mindestabstand zu den Häusern?	
Wird der Berufsverkehr zu Marquardt berücksichtigt (insb. Rietheim)?	
Wurde Schwerlastverkehr zu Marquardt berücksichtigt?	
f) Wird hier die Straße tiefer gelegt?	
Warum gibt es kein Tunnel in Weilheim? Vorteile für Bewohner + Natur	

Variante 2

Fragen	Hinweise
Wie kommt man vom unteren Lupbühl in den Oberen und andersrum?	In Lupbühl wird 2025 ein genehmigtes Haus gebaut
Wie ist der Mindestabstand zu Häusern?	In Lupbühl wird Wasser gesammelt für Haus Nr. 10

Variante 3

Fragen	Hinweise
Wie sieht die Anbindung an Rietheim aus, wenn ich aus Tuttlingen komme?	
Wird das Wasserschutzgebiet berücksichtigt?	
Könnte die Straße ganz weit um den Ort führen?	
Wie wird zwischen beiden Tragbauwerken der Tunnel gebaut?	
b) ist hier oberirdisch oder wie kommt man statt in Tunnel in OA?	



Variante 4

Fragen	Hinweise
	Abstand zum Bohl-Baugebiet: Liegt sehr nah an der Trasse
	Verläuft durch den Fledermauskorridor

Variante 5

Fragen	Hinweise
Wie wird die Kreuzung ausgestaltet?	Flächenverbrauch gering halten
Wie weit können die Trassen noch verschoben werden? Wie genau sind sie?	Durchschneidung Bahnlinie, ggf. auch die Trassen dorthin planen.
Rietheim: Könnte neben der Bahnlinie die Straße verlaufen?	Es ist noch ein Baugebiet in Aussicht.
	Viel Wasser ab ca. 3,5 Meter
	Geologische Untersuchung im Baugebiet
	Sehr teure Lösung
	Einzige Variante mit teurer Bahnbrücke

Weißer Wand: Allgemein

Fragen	Hinweise
Brauchen wir überhaupt eine Ortsumfahrung?	Untertunnelung Weilheim & Rietheim
Ist eine Umgehungsstraße überhaupt notwendig?	Anbindung Verkehr Heuberg betrachten
Wieso kann man keine Umfrage machen?	Bürgerbefragung machen
Was ist mit der Ausgleichsfläche?	Historischer Punkt: Weilheimer Kapelle
Wer baut die Ortsumfahrung?	Rietheim belassen, wie es ist. Flüsterbelag, Schallschutz, ...
Was machen die Landwirte? Mähwiesen, Weideland?	Zusätzliche Variante: Tunnel durch Weilheim unterhalb der B14
Brauchen wir wirklich eine Umfahrung?	Variante 6 Tunnel B14 Weilheim
Warum bleibt es nicht wie es ist?	Eine Befragung der Bevölkerung wäre wichtig!
Prozentualer Anteil der Planungskosten?	Variante 6: Untertunnelung Weilheim. Wir wollen keine Variante 1-3!
Wie wird am Knotenpunkt Rietheim gekreuzt? Verkehr von Heuberg 438A	Varianten 1-4 verhindern das Zusammenwachsen der Ortschaften
Reicht es nicht, die B14 zu sanieren (Thema Lärm)?	Westvarianten: Gasleistung, Bodenseewasser Leitungen kreuzen
Vergleich Preis Tunnel/Straße (thomas.zepf@web.de)	Durch Varianten 1-4 keine Möglichkeiten, dass Dort zusammenwachsen kann
	Mehr Infos an Junge Leute jetzt im Vorfeld. Die betrifft es in 15-20 Jahren
	Bieten Sie doch den Anliegern Erstattung für Schallschutzfenster
	Nur Weilheim untertunneln, Rietheim lassen
	Bei Variante 1 + 2 werden Ortsteile getrennt
	Variante 6: Tunnel durch Weilheim
	Alles untertunneln
	Hohes Verkehrsaufkommen – Umfahrung dringend notwendig
	Historischer Punkt: Markstein
	2 Tunnel Lösung: keine Probleme mit Schutzzonen, Natur, Anwohner
	Bürgerbefragung: Umfahrung überhaupt gewünscht?

Weißer Wand: Straßenplanung

Fragen	Hinweise
Wie ist die Anbindung an Marquardt?	Variantenvorschlag: Weilheim untertunneln + Rietheim lassen wie es ist.
Gibt es eine Variante, dass die Ortsumfahrung nicht kommt?	Bei Variante 1 + 2 werden Ortsteile getrennt.
Varianten auf Bestandsstraße – Wurde dies berücksichtigt?	Es ist eine OrtsTEILUmfahrung (Weilheim), keine Ortsumfahrung
Anbindung Verkehr vom Heuberg (Böttingen)?	
Wurde eine Anbindung der Firma Marquardt bedacht?	
Was ist Verhältnis Kosten Tunnel zu Straße oben?	
Warum gibt es keine Variante Weilheim-Tunnel, dann raus Rietheim-Tunnel?	

Weißer Wand: Umweltplanung

Fragen	Hinweise
Wo ist die umweltverträglichste Variante mit Untertunnelung Weilheim?	Es kommt mehr Verkehr ins Tal
Ist eine Ortsumfahrung notwendig? Das Tal ist doch viel zu eng.	Wir holen uns mehr Verkehr ins Tal.
Ist der Straßenbau noch zeitgemäß? Man kann das Geld in den Öffentlichen Nahverkehr investieren!	Variante 4 + 5 kreuzt den Fledermauskorridor
	Umweltfreundlichste Variante wäre Untertunnelung Weilheim. Keine Bebauung von Grünflächen.
	Hangwasser
	Fledermäuse

Variantenübersicht

