

Vorstellung der Alternativen zum Ausbau der L1084 (Ebnater Steige)

zusammengestellt und eingereicht von der
BI Unterkochen

am 29. April 2020

VORBETRACHTUNG	2
VERKEHRSSITUATION: ENTWICKLUNG, STAND UND PROGNOSEN	3
AKTUELLER LÖSUNGSANSATZ: AUSBAU DER L1084 ZUR B29A	4
ALTERNATIVEN	4
Variante BI 1 (Trassenvariante 6f)	5
Variante BI 2 (kurze Tunnelvariante)	6
Variante BI 3 (Tunnel mit Ausgleich der starken Steigung)	7
Variante BI 4 Trasse als direkte Verbindung vom Römerkeller zur A7	8
Variante BI 5 (Pulverturmtrasse)	9
UMWELTBETRACHTUNGEN	10
SCHLUSSBEMERKUNG	10
KONTAKT	10

Vorbetrachtung

Das Problem einer funktionierenden und zukunftssicheren Anbindung der B19 zur A7 besteht seit der Fertigstellung der A7 und der Eröffnung der Anschlussstelle Ebnat im Jahr 1979.

Die B19 stellt mit der B29 die Hauptverkehrsader der Industrieansiedlungen in Rems- und Brenztal dar. Diese wird nach und nach 4-spurig ausgebaut werden und mit dem weiteren Wachstum der angeschlossenen Industriegebiete wird der Verkehr weiter stark zunehmen.

Seit der Fertigstellung der A7 bestehen weitgehend unverändert nur zwei provisorische Zubringer, nämlich Aalen Nord (Westhausen) und Aalen Süd. Beide sind den zwischenzeitlich stark angewachsenen Verkehrsströmen nicht gewachsen und werden dem zukünftigen noch weiter deutlich wachsenden Verkehrsaufkommen nicht gerecht werden können.

Grundsätzlich gibt es nur zwei Ansätze zur Bewältigung zukünftiger Verkehrsbelastungen: entweder eine radiale Reduzierung des Straßenverkehrs durch Ausbau des Schienennetzes und entsprechender verkehrspolitischer Lenkung, oder ein neuer, zukunftssicherer und verkehrsgerechter mehrspuriger Zubringer ohne Kreuzungen, starke Steigungen, enge Kurven und Ortsdurchfahrten.

Begrüßenswert ist, dass sich seit den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts der Fokus von reinen wirtschaftlichen Anforderungen hin zu umweltverträglicheren Lösungen verändert hat. Allerdings stecken umweltverträgliche Verkehrskonzepte immer noch in ihren Kinderschuhen und ihre Realisierung ist zeit- und kostenaufwändig.

Aber egal, auf welchem Weg das aktuelle und zukünftig noch größere Verkehrsproblem angegangen wird, der Ausbau einer für zukünftige Verkehrsströme völlig ungeeigneten Landesstraße, die zudem noch durch eine Ortschaft führt, bringt keine Lösung und wird von der Bürgerinitiative als völlig sinnlos und unnötig angesehen. Dieser Ausbau würde nur eine Mehrbelastung von Mensch und Natur mit sich bringen und keinen Nutzen für eine umweltverträgliche und zukunftsorientierte Verkehrsplanung bringen.

Stattdessen sollten jetzt zum ersten Mal ergebnisoffen alle realisierbaren Alternativen auf ihre Tauglichkeit als zukünftige Verbindung von der B19 zur A7, sowie auf ihre Umweltverträglichkeit und Zukunftssicherheit geprüft werden.

Verkehrssituation: Entwicklung, Stand und Prognosen

In einem Artikel aus der Schwäpo vom 23.2.2008 frequentierten laut Ingenieur Brenner „ca. 9600 Fahrzeuge“ die Ebnater Steige. Zudem prognostizierte er, dass der Ausbau der Ebnater Steige zu 30% mehr Verkehr führen würde.

Ebenfalls in dieser Zeit führte die damalige BI Unterkochen eine 24 Stunden Verkehrszählung auf der Ebnater Steige durch, die mehr als 12 700 Fahrzeuge ergab.

Diese Zahlen und Prognosen sind mehr als 12 Jahre alt!

Mittlerweile haben sich die Verkehrsströme deutlich erhöht.

Weitere Faktoren sind zu beachten:

Der geplante vierspurige Ausbau der B29 Ausbau zwischen Stuttgart und Nördlingen (Trasse Röttinger Höhe) wird mehr Verkehr an die Anschlussstelle Aalen Ebnat führen:

Hier gibt es eine prognostizierte Verkehrsmenge von 38 000 Kfz pro Tag. Davon werden vermutlich mindestens 60 bis 65 Prozent nach Süden über Unterkochen, L 1084 und Ebnater Steige zur Autobahn fahren. Das wären ca. 20 000 bis 25 000 Fahrzeuge!

Auch der Ausbau der B19 mit der gebauten Ortsumfahrung Mögglingen wird wieder mehr Verkehr in Richtung Autobahn anziehen.

Außerdem ist die Weiterentwicklung der dicht besiedelten und wirtschaftlich starken Talachse entlang von Kocher und Brenz zu bedenken:

Mit der Erweiterung der Papierfabrik Palm, dem neuen interkommunalen Gewerbegebiet in Oberkochen (ca. 3500 neue Mitarbeiter), dem Gewerbegebiet Märzenbuckel (ca. 1000 neue Mitarbeiter bei YG-1) und dem neuen Gewerbe- und Wohngebiet in Ebnat werden noch mehr Pendlerströme entstehen.

Die vom Ortschaftsrat Unterkochen Anfang 2020 beschlossene 24-Stunden-Verkehrszählung macht derzeit wegen Corona-reduziertem Verkehrsaufkommen keinen Sinn. Trotzdem ist eine aktuelle Verkehrszählung unabdingbar für jegliche weitere Planung.

Aktueller Lösungsansatz: Ausbau der L1084 zur B29a

Der bisher einzige geprüfte Lösungsansatz für das zunehmende Verkehrsproblem sieht einen dreispurigen Ausbau der bestehenden L1084 von der Heidenheimer Straße in Unterkochen bis zum Anschluss an die geplante Nordumfahrung Ebnat vor. Die derzeitige Kreuzung in Unterkochen würde dabei durch einen großen Kreisels ersetzt.

Vorteile:

- der Ausbau einer bestehenden Straße ist anscheinend leichter mit der Beeinträchtigung von Natur und Landschaft zu vereinbaren als ein Neubau
- wahrscheinlich kurzfristig gesehen die kostengünstigste Variante

Nachteile:

- die schon jetzt große Belastung der Anwohner durch Lärm und Abgase wird durch den 3-spurigen Ausbau und die Umwandlung zur Bundesstraße noch drastisch vergrößert
- die L1084 entspricht bezüglich Steigung und Kurvenradien nicht den Vorgaben für eine Bundesstraße und würde den Anforderungen an einen Autobahnzubringer kaum genügen
- auch ein dreispuriger Ausbau würde die zukünftigen Verkehrsströme sicher nicht bewältigen können und stellt so einen Umweltverbrauch ohne langfristigen Nutzen dar
- verkehrstechnisch wird ein Zubringer durch eine Ortschaft mit entsprechenden Geschwindigkeitsbegrenzungen und Lärm- und Abgasschutzverordnungen, sowie einem Verlauf über mehrere Kreuzungspunkte dem Anspruch an eine Direktverbindung zwischen Bundesstraße und Autobahn nicht gerecht.
- Die Engstelle innerhalb des Ortes bleibt weiterhin bestehen: hier führen Kreuzungsbereiche, enge Kurven und eine unveränderbare Begrenzung auf zwei Spuren zu Staus
- das FFH Gebiet westlich der L1084 würde auf eine Länge von ca 1km stark beschnitten.
- Eine dreispurige Bundesstraße stellt ein deutlich größeres Hindernis für die angrenzende Tierwelt dar als eine 2-spurige Landesstraße, die Zerteilung natürlicher Lebensräume wird noch extremer
- Die jetzt noch naturnahe Tallandschaft um die L1084 würde durch den Ausbau völlig zerstört
- Die oft zitierte "Frischlufschneise" zwischen Ebnat und Unterkochen würde zur "Abgasschneise" mutieren
- für den Ausbau benötigte angrenzende Flächen befinden sich zu einem großen Teil in Privatbesitz. Ein freiwilliger Verzicht der Besitzer auf ihren Grundbesitz ist nicht zu erwarten, stattdessen würden langwierige und unschöne Enteignungsverfahren nötig

Alternativen

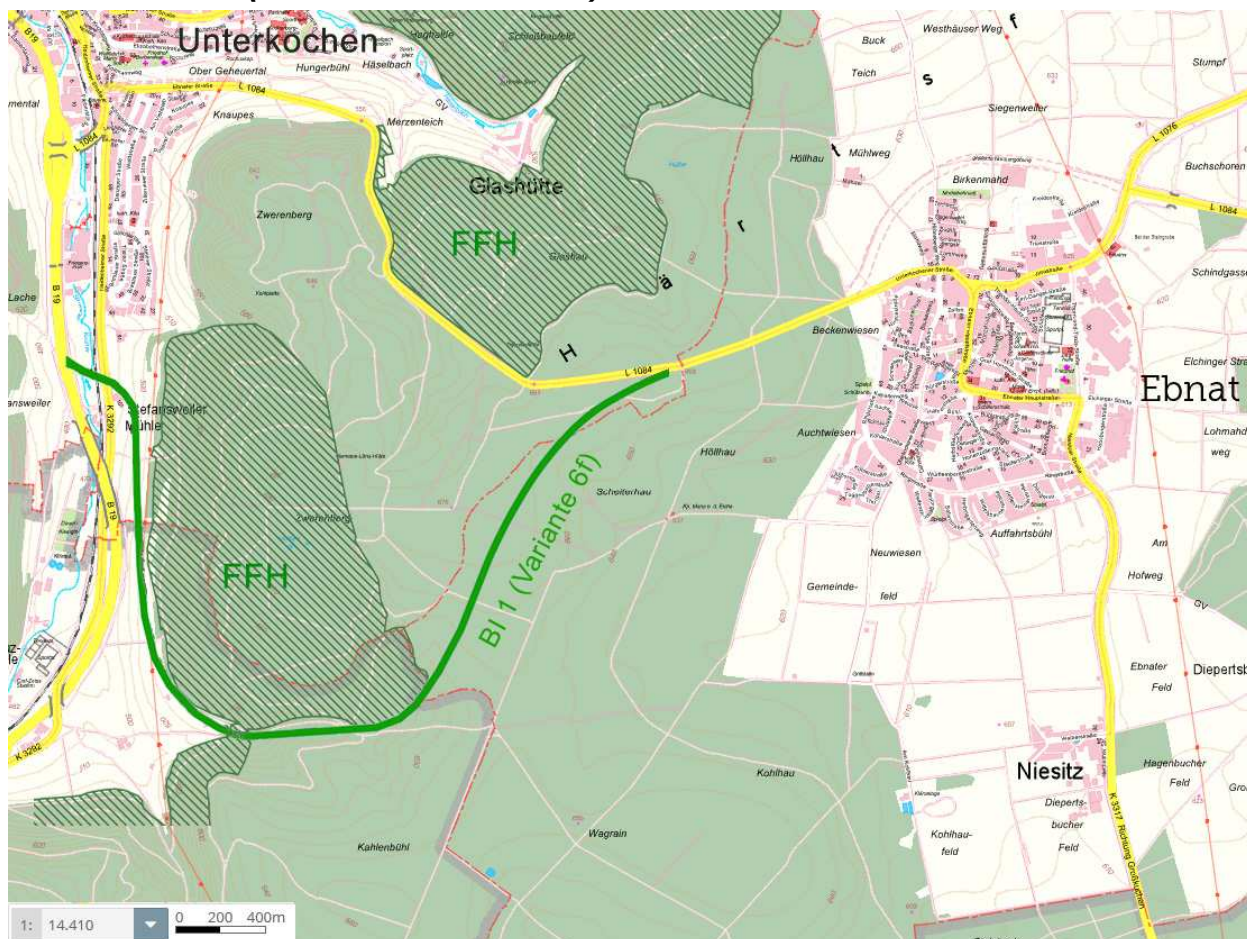
Den im Folgenden aufgeführten Alternativen zum Ausbau der L1084 sind teilweise schon Jahrzehnte alt, teilweise auch ganz neu entstanden. Sie stammen von Menschen ganz unterschiedlicher Expertise, die sich aber alle Gedanken um eine möglichst Umwelt- und menschenfreundliche Lösung des Verkehrsproblems gemacht haben.

Allen diesen Alternativen ist leider gemeinsam, dass keine davon den vorgeschriebenen Untersuchungen und Prüfungen unterzogen wurde. Statt einer ergebnisoffenen Prüfung aller Möglichkeiten wurde seit 1994 nur noch der Ausbau der L1084 als "einzig machbare Lösung" präsentiert.

So eine Aussage gegen jegliche Faktenlage kann nur zustande kommen, wenn (partei-)politisches Kalkül und "Vetterleswirtschaft" statt eines unvoreingenommenen Herangehens zugrunde gelegt wird.

Die Bürgerinitiative hegt die Hoffnung, dass die vorliegende Informationssammlung zu einigen der bekannten Alternativen wenigstens ab sofort in die Überlegungen und Planungen zur zukünftigen Lösung der Verkehrsproblematik mit einbezogen wird.

Variante BI 1 (Trassenvariante 6f)



Die Trasse 6f wurde seit der Fertigstellung der A7 über Jahrzehnte von Landrat Wabro, OB Pfeifle, Regierungspräsident Dr. Bulling und dem Kreisrat als sinnvollste Lösung eines Südzubringers von der B19 zur A7 eingestuft. Erst 1994 kam unerwartet das Aus für diese Lösung nicht aus Sachgründen sondern aufgrund von politischen und persönlichen Vorteilserwägungen.

Trassenführung von der B19 zwischen Oberkochen und Unterkochen am Römerkeller Richtung Nordumfahrung Ebnat und Anschluss A7. Der untere Teil der L1084 könnte dann stillgelegt werden, um die Variante umweltneutral zu machen.

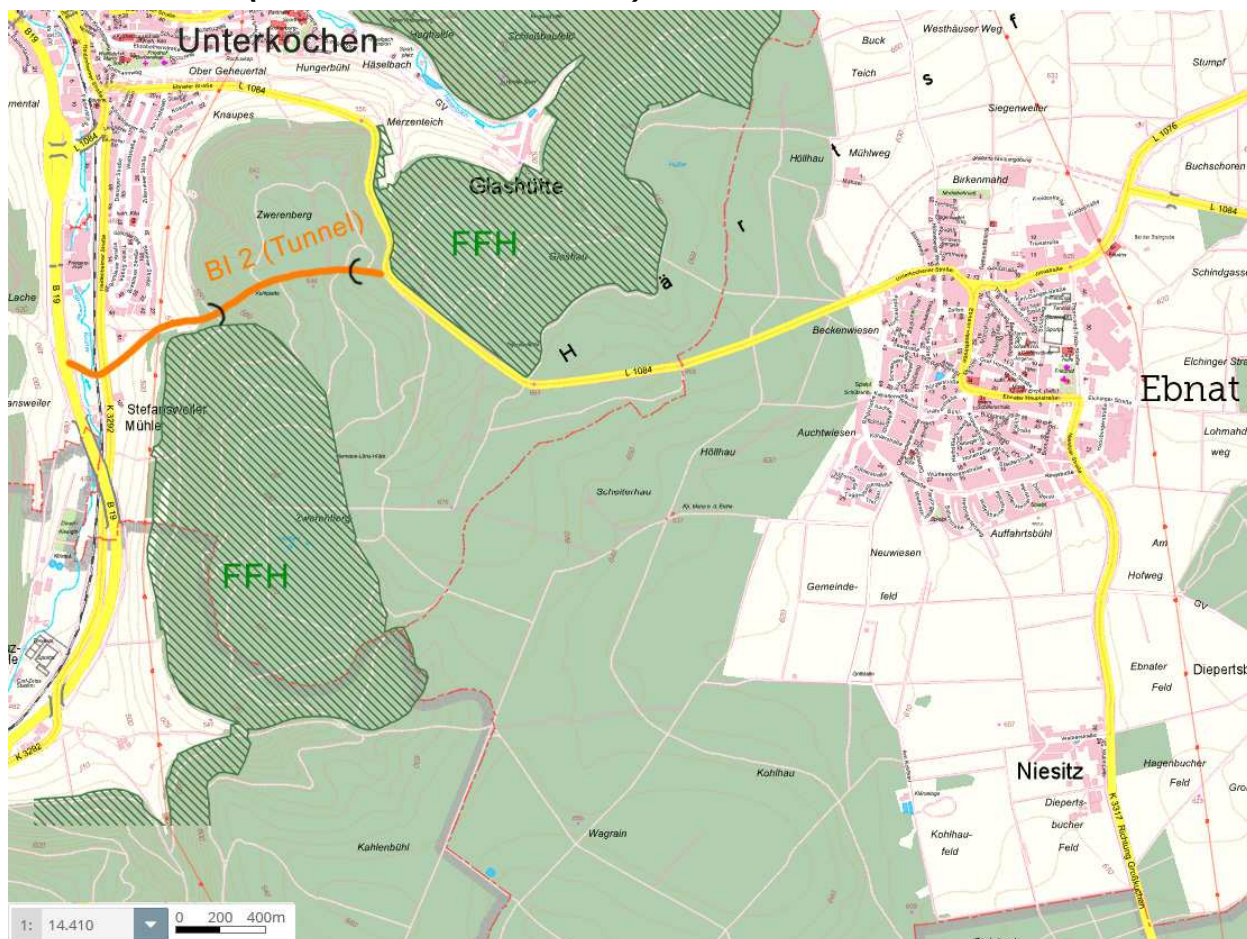
Vorteile:

- erfüllt die Vorgaben für den Neubau von Bundesstraßen
- starke Entlastung Unterkochens, keine Nachteile und Belastungen für andere Ortschaften
- kein zusätzlicher Verbrauch an Wald und Feldern bei Rückbau der unteren L1084
- überschaubare Kosten
- direkter Anschluss an das Industriegebiet Oberkochen möglich

Nachteile:

- am Römerkeller muss ein FFH Gebiet in der Breite von 100 m überbrückt werden
- etwas größere (2 km) Entfernung von Ebnat nach Aalen, dafür kürzer bis Oberkochen.

Variante BI 2 (kurze Tunnelvariante)



Diese Alternative bietet die kürzeste Streckenführung mit dem geringsten Flächenverbrauch und der geringsten Umweltbelastung. FFH-Gebiete werden hier nicht tangiert.

Sie zweigt am Wanderparkplatz unterhalb der starken Steigungsstrecke vor der S-Kurve ab und führt über einen ca 900m langen Tunnel an den Waldrand südlich von Unterkochen. Die Steigung im Tunnel beträgt nur ca 4%.

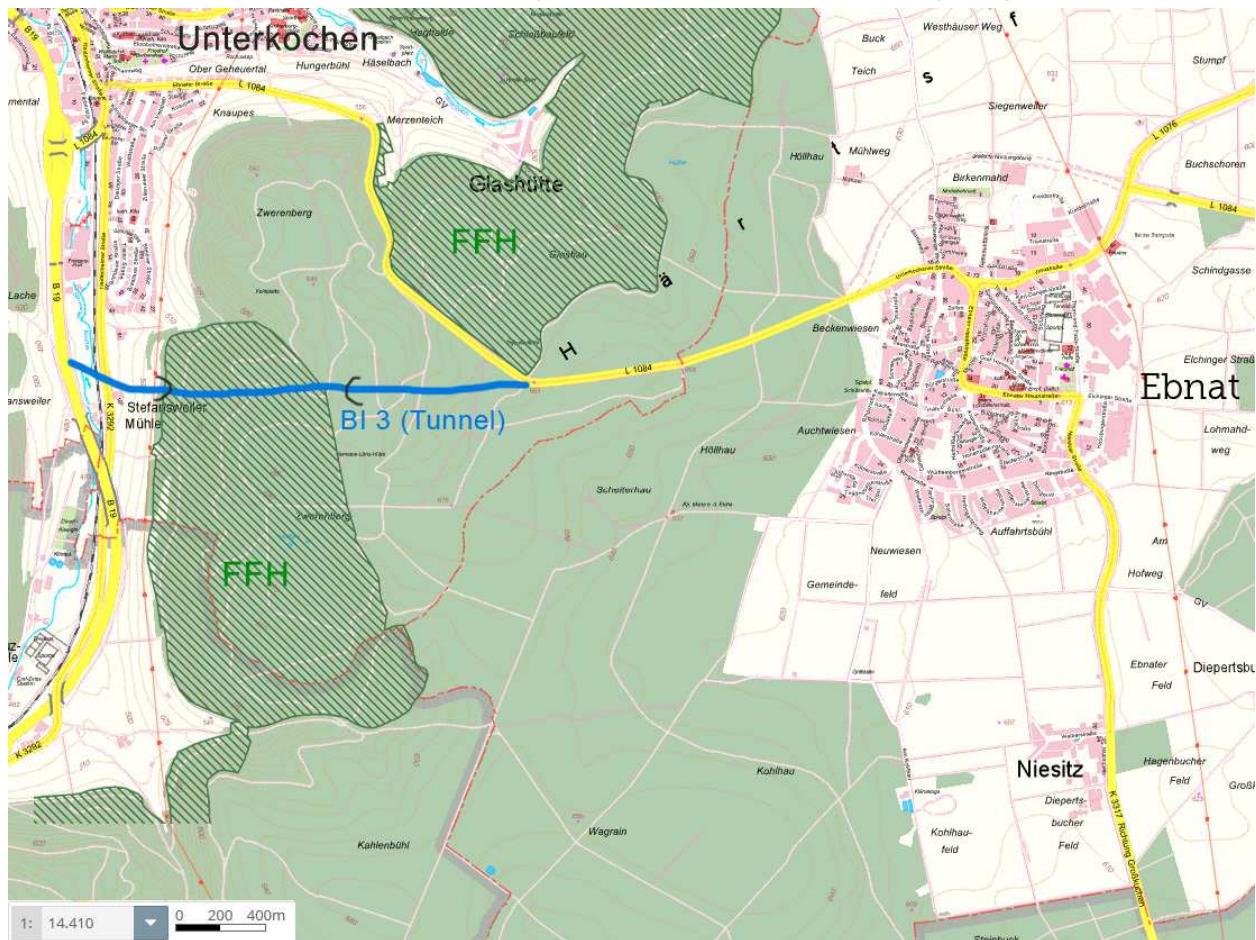
Vorteile:

- erfüllt die Vorgaben für den Neubau von Bundesstraßen
- starke Entlastung Unterkochens, keine Nachteile und Belastungen für andere Ortschaften
- kein zusätzlicher Verbrauch an Wald und Feldern bei Rückbau der unteren L1084

Nachteile:

- höhere Kosten durch Tunnelbau

Variante BI 3 (Tunnel mit Ausgleich der starken Steigung)



Diese Alternative bietet die gleichen Vorteile wie die Variante BI 2 und gleicht zusätzlich noch die starke Steigung im Mittelteil der L1084 aus, die nicht den Vorgaben für Bundesstraßen genügt. Das FFH-Gebiete wird komplett untertunnelt und deshalb nicht in Mitleidenschaft gezogen.

Sie zweigt oberhalb der starken Steigungsstrecke ab und führt über einen ca 1000m langen Tunnel unter dem FFH-Gebiet an den Waldrand südlich von Unterkochen. Der Anschluss an die B19 kann irgendwo zwischen Südrand Unterkochen und Nordrand Oberkochen erfolgen.

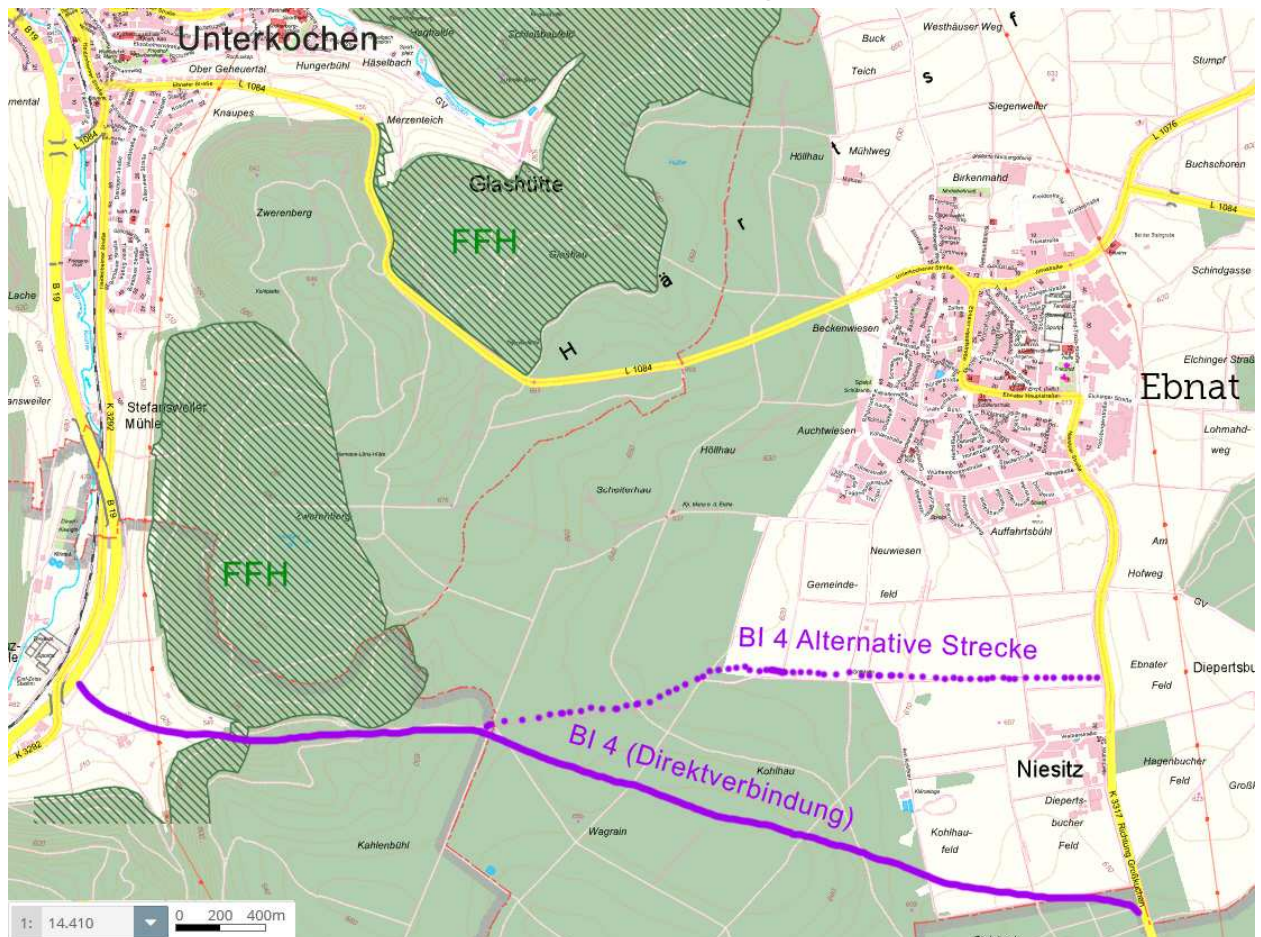
Vorteile:

- erfüllt die Vorgaben für den Neubau von Bundesstraßen
- starke Entlastung Unterkochens, keine Nachteile und Belastungen für andere Ortschaften
- kein zusätzlicher Verbrauch an Wald und Feldern bei Rückbau der unteren L1084
- die starke Steigung im mittleren Teil der L1084 wird dadurch ausgeglichen

Nachteile:

- höhere Kosten durch Tunnelbau

Variante BI 4 Trasse als direkte Verbindung vom Römerkeller zur A7



Mit insgesamt ca 6km Länge die kürzeste Verbindung zwischen B19 und A7 verläuft vom Römerkeller zur Behelfsausfahrt der A7 bei Nietheim. 3km davon verlaufen durch den Wald, der Rest auf freier Fläche. Das FFH Gebiet muss wie bei bei der Variante BI 1 in der Breite von 100 m überbrückt werden.

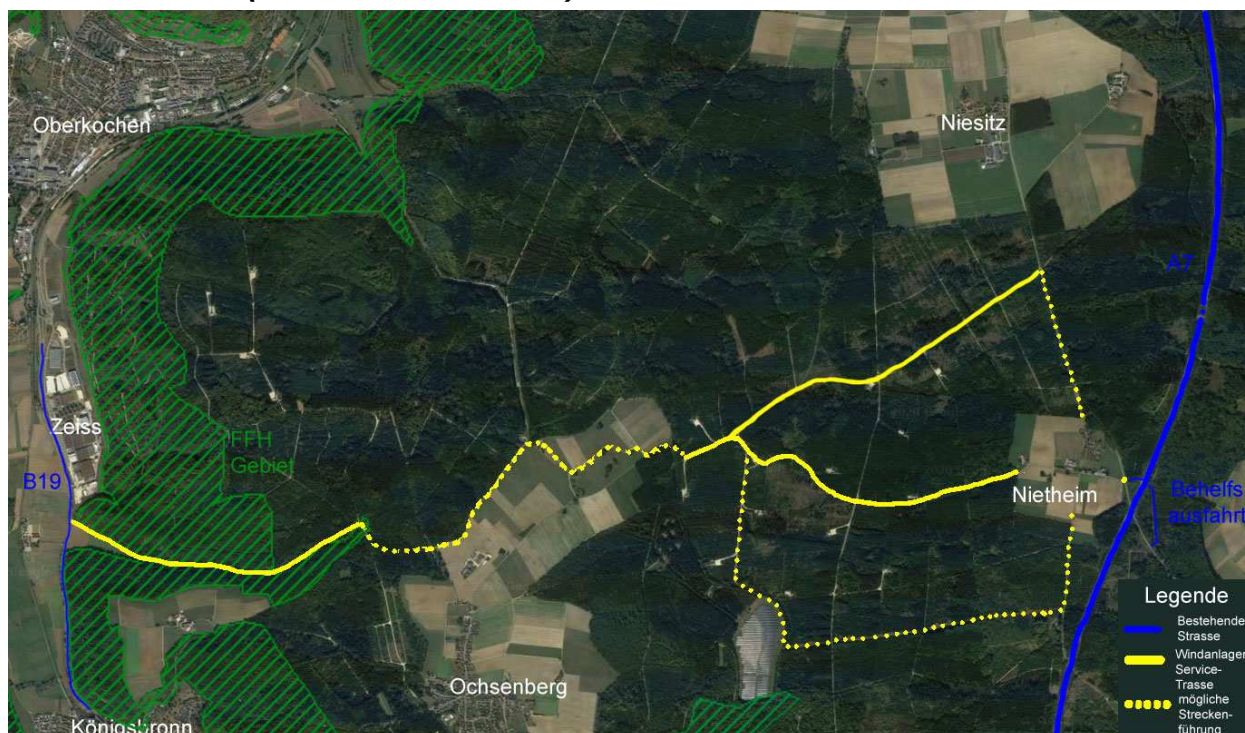
Vorteile:

- erfüllt die Vorgaben für den Neubau von Bundesstraßen
- kürzeste Verbindung mit geringstem Landschaftsverbrauch (bei Rückbau der L1084)
- kann direkt an das Gewerbegebiet Oberkothen angeschlossen werden

Nachteile:

- die Nordumfahrung Ebnats macht dadurch keinen Sinn mehr
- die Behelfsausfahrt bei Nietheim muss zur vollwertigen Ausfahrt erweitert werden

Variante BI 5 (Pulverturmtrasse)



Die neueste Trassenvariante, die vom Industriegebiet Zeiss SMT in Oberkochen entlang der bestehenden Windgeneratorzufahrten und durch die Freifläche um Ochsberg bis zur A7-Behelfsausfahrt bei Nietheim verlaufen soll.

Sie wurde von OB Thilo Rentschler Anfang 2020 als mögliche neue Alternative ins Spiel gebracht und seither öfters in den regionalen Zeitungen erwähnt. Bei dieser Alternative ist noch keine endgültige Streckenführung bekannt.

Vorteile:

- kann direkt an das Gewerbegebiet Oberkochen (Zeiss SMT) angeschlossen werden
- bestehende Windpark-Wartungstrassen können zum Teil verwendet werden
- höhere Verkehrsentlastung für Königsbronn
- geringere Steigung als die anderen Varianten

Nachteile:

- höherer Flächenverbrauch durch längere Strecke
- die L1084 kann bei dieser Variante nicht zurückgebaut werden
- bislang nur teilweise geklärte Streckenführung
- verläuft in der Nähe von Ortschaften (Lärm-/Abgasprobleme)
- deutlich geringere Entlastung Unterkochens
- die Behelfsausfahrt bei Nietheim muss zur vollwertigen Ausfahrt erweitert werden

Umweltbetrachtungen

Wir auf der Ostalb lieben unsere Umgebung. Bei sämtlichen Überlegungen zur Planung von Straßen sollen Natur und Landschaft möglichst wenig beschädigt werden.

Allerdings wird die Umweltbeeinträchtigung durch einen Ausbau gegenüber einem Trassenneubau gerne kleingerechnet. Die Natur nimmt aber nicht nur durch Flächenverbrauch Schaden, sondern vor allem auch durch Verkehrslärm, Abgase und Gefährdungen durch Fahrzeugverkehr. Diese würden bei einem dreispurigen Ausbau einer bestehenden Straße genau so ansteigen wie bei einem Trassenneubau

Die Bürgerinitiative steht einem Verbrauch von Landschaft und Natur sehr kritisch gegenüber. Deshalb ist sie vehement gegen einen verkehrstechnisch unsinnigen Ausbau der L1084 und präferiert alternative Trassenlösungen, die einen Rückbau der bestehenden L1084 ermöglichen, wodurch der Schaden an der Umwelt zumindest ausgeglichen werden kann. Auch die zwei Tunnellösungen sollten deshalb präferiert behandelt werden. Sie kosten zwar etwas mehr Geld, aber das sollte uns allen der Erhalt der Umwelt wert sein.

Ein weiteres Argument gegen den Ausbau der L1084 ist, dass zwar der Mensch der Hauptverursacher der Verkehrsbelastung ist, aber gleichzeitig auch einen Teil der Natur darstellt, die unter dieser Belastung leidet. Wirtschaftliche Interessen sollten auch unter humanistischem Blickwinkel nicht immer der entscheidende Faktor sein.

Schlussbemerkung

Die Mitglieder der BI Unterkochen sind keine Verkehrsplaner. Aber auch wir können leicht erkennen, dass eine objektive Lösungsfindung für ein kompliziertes Problem nur dann Erfolg haben kann, wenn alle Möglichkeiten in die Betrachtung und Planung miteinbezogen werden.

Alle vorgeschlagenen Alternativen sind realisierbar und sollten zumindest einer eingehenden und sorgfältigen Prüfung unterzogen werden, bevor weiterhin völlig grundlos von der "einzig machbaren Variante" des Ausbaus gesprochen wird.

Politische Statements, Wirtschaftslobbyismus und parteipolitisches Kalkül bringen uns in einer Welt, in der die immer größer werdenden Umweltprobleme von uns allen gemeinsam nachhaltig und zukunftsorientiert gelöst werden sollten, kein bisschen weiter.

Ein Ausbau einer Landesstraße mit Ortsdurchfahrt zu einem zukunftsorientierten Zubringer zwischen Bundesstraße und Autobahn, der sowohl Umwelt- und Anwohnerschutz als auch Bedürfnisse der Wirtschaft erfüllen sollte, ist jedenfalls nicht denkbar.

Kontakt

Bei Fragen zur vorliegenden Zusammenstellung wenden Sie sich bitte gerne an:

BI Unterkochen

info@BI-Uko.de

Telefon: 07361-5249227

www.BI-Uko.de