

**Landratsamt Ostalbkreis,
Geschäftsbereich Straßenbau**

**Gutachterliche Stellungnahme zur Wirksamkeit der
Trassenvarianten zur B 29 Ost**

Untersuchungsbericht

**DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Aalen/Stuttgart**

Impressum

Auftraggeber

Landratsamt Ostalbkreis,
Geschäftsbereich Straßenbau
Obere Straße 13
73479 Ellwangen

Auftragnehmer

DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen
Rathausplatz 2-8
73432 Aalen
Telefon (0 73 61) 57 07-0
Telefax (0 73 61) 57 07-77
Internet: www.brenner-ingenieure.de
E-Mail: info@brenner-ingenieure.de

Bearbeiter

Dipl.-Ing. Ulrich Noßwitz
Dipl.-Ing. Philipp Runkel

Aalen, 27.11.2014

INHALT

TEXT

1	AUSGANGSLAGE	1
2	VARIANTEN DER UMFÄHRUNG	2
3	METHODIK	3
	3.1 Datengrundlage	3
	3.2 Ermittlung relevanter Verkehrsströme	3
4	VERLAGERUNGSWIRKUNG DER VARIANTEN	5
5	ENTLASTUNG DER ORTE ENTLANG DER B 29	8
6	ZUSAMMENFASSUNG	11

1 AUSGANGSLAGE

Zwischen Aalen und Nördlingen stellt die B 29 eine Verbindung auf gut 26 km her. Dabei werden die Orte Westhausen und Reichenbach sowie Lauchheim umfahren, östlich davon liegt die Stadt Bopfingen, in der die B 29 als Ortsdurchfahrt in den Stadtteilen Aufhausen, Mitte und Trochtelfingen fungiert. Zusätzlich wird der Ort Pflaumloch, der zur Gemeinde Riesbürg gehört, durchfahren. In den vier durchfahrenen Orten bestanden 2008, im Jahr der letzten Verkehrsuntersuchung mit weitgehend flächendeckender Erfassung, auf der B 29 DTV-Stäken an Werktagen von 15.400 Kfz/24h in Aufhausen (westlich Abzweig Michelfelder Straße), 20.600 Kfz/24h in Bopfingen (westlich Abzweig B 1078), 9.400 Kfz/24h in Trochtelfingen (westlich Abzweig Siebenbrunnenstraße) und 9.700 Kfz/24h in Pflaumloch (östlich Abzweig Goldburghausener Straße).

Zur Entlastung der betroffenen Orte vom Durchgangsverkehr und zur Verkürzung der Fahrtzeiten soll eine Umfahrung um Aufhausen, Bopfingen, Trochtelfingen und Pflaumloch errichtet werden. Das Landratsamt Ostalbkreis hat daher vier mögliche Varianten für eine Trasse und Führung der Umfahrungsstraße untersucht. Untersuchungsgegenstand ist zum einen die Verkehrsbelastung der B 29-Varianten und zum anderen die Entlastungswirkung auf die Orte, die bisher vom Durchgangsverkehr auf der B 29 betroffen sind. Hierbei soll eine erste Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen erfolgen. Eine detaillierte Verkehrsuntersuchung wird dadurch nicht ersetzt. Die für die Raumschaft wichtigen Eingriffsbewertungen (Mensch, Natur, Lärm, Schadstoffe, Energie) sind darüber hinaus in der Fortführung der Machbarkeitsstudie vorzunehmen.

2 VARIANTEN DER UMFABHRUNG

Alle Varianten zweigen auf Höhe des Abzweiges K 3200 (nach Röttingen) von der bestehenden B 29 ab, drei der vier münden östlich von Pflaumloch wieder in die bestehende B 29 ein. Die vierte Variante (Variante Nord) trifft westlich von Nördlingen auf die B 25, die dort als Umfahrung von Ehringen und Wallerstein dient.

Die Varianten 1 und 2 verlaufen südlich der genannten Ortschaften größtenteils durch Waldgebiet. Der Unterschied zwischen dem Verlauf der beiden Varianten liegt in der Nähe und der Anbindung im Bereich Bopfingen-Trochtelfingen:

Variante 1 verläuft auf Höhe von Trochtelfingen zum großen Teil entlang der Gleistrasse und besitzt einen Anschluss an die B 29 alt zwischen Gewerbegebiet Ost und Trochtelfingen. Variante 2 verläuft bis zu 1,7 km weiter südlich entlang der K 3316 und besitzt diesen Anschluss nicht. Die übrigen Anschlussstellen der beiden Varianten sind identisch oder in etwa äquivalent:

- AS L 1080 neu
- AS K 3298 (Anbindung nach Aufhausen, Oberriffingen und Unterriffingen)
- AS L 1070 (Anbindung nach Bopfingen Flochberg und Zentrum sowie in Richtung Neresheim)
- AS K 3315 (Anbindung nach Trochtelfingen und Utzmemmingen)

Die beiden nördlichen Varianten (genannt Variante 1980 und Variante Nord) verlaufen nördlich des Egautals und von Bopfingen. Variante 1980 liegt dabei zwischen Kirchheim am Ries und Bopfingen sowie zwischen Trochtelfingen und Pflaumloch und trifft südlich von Pflaumloch auf die bestehende B 29. Die Umfahrung von Variante 1980 besitzt einen Anschluss an die L 1078 zwischen Bopfingen und Kirchheim am Ries. Variante Nord verläuft nördlich von Variante 1980 – zwischen Kirchheim und Dirgenheim sowie zwischen Goldburghausen und Benzenzimmer – und trifft auf die B 25 nordwestlich von Nördlingen und besitzt einen Anschluss zur K 3205. Zudem besitzen beide Varianten einen Anschluss an die L 1070 zwischen Oberdorf und Kerkingen.

3 METHODIK

3.1 Datengrundlage

Als Analysegrundlage wird ein Verkehrsnetzmodell aus dem Jahre 2009 für Teile des Ostalbkreises und des Landkreises Schwäbisch-Hall herangezogen, dessen Grundlagen aus dem Jahr 2008 stammen. Die zum Variantenvergleich benötigten Verkehrsstärken wurden dem im Verkehrsmodell errechneten Prognosebezugsfall entnommen (damaliger Planungshorizont: 2025). Die Verkehrsstärken liegen auf einer 4-Stunden-Basis vor und werden mit streckenabschnittsspezifischen Faktoren auf den DTV-Wert (Kfz/24h) hochgerechnet.

Mangels modellmäßiger Verkehrsumlegungen für die Varianten 2, 1980 und Nord musste die Streckenwahl der MIV-Nutzer zu ihrem Zielort anhand der geschätzten Fahrtzeiten ermittelt werden, um herauszufinden, ob die Umfahrungsstraße oder wie bisher die Ortsdurchfahrt genutzt werden würde. Für die Variante 1 liegt zwar eine Verkehrsumlegung vor, jedoch besteht darin ein zusätzlicher Anschluss zwischen der Umfahrung (B 29 neu) und der bestehenden B 29 zwischen Trochtelfingen und Pflaumloch, der in der Planung des Landratsamts Ostalbkreis nicht vorkommt. Daher wurde die Streckenwahl auch für diese Variante anhand der Fahrtzeiten ermittelt.

3.2 Ermittlung relevanter Verkehrsströme

Der Großteil des Verkehrs auf der bisherigen B 29 besteht aus Relationen in Ost-West-Richtung, was vor allem durch die entlang der B 29 gelegenen Mittelzentren Aalen und Nördlingen und den nordöstlich von Aalen gelegenen Autobahnanschluss bedingt ist. Für die Abschätzung, wie viele Verkehrsbeziehungen künftig über eine der Umfahrungsvarianten anstelle über die Ortsdurchfahrten abgewickelt werden, wurden zunächst die Quellen und Ziele aller Verkehre an den Endpunkten der geplanten Umfahrungsstraße untersucht. Der westliche Endpunkt liegt für alle Varianten auf Höhe des Abzweigs nach Röttingen, der östliche liegt östlich der Ortsdurchfahrt von Pflaumloch.

Für Variante Nord wurden zusätzlich die Quell-Ziel-Beziehungen nördlich des Knotens B 25/B 29/St 1060 betrachtet, weil über diesen im Modell Fahrten stattfinden, die künftig von der Variante Nord aufgenommen würden.

In die Varianten 1 und 2 wurden auch Verkehre zwischen Neresheim/Ohmenheim und Nördlingen einbezogen, die heute nicht über eine der beschriebenen Endpunkte der Umfahrung, sondern über die B 466 von/nach Nördlingen fahren. Diese Verkehre könnten im Falle einer Südumfahrung zum Teil über die L 1070 und von dort auf die Umfahrung (B 29 neu) nach Nördlingen bzw. in Gegenrichtung fahren. Betrachtet werden hierbei die Quell- und Zielverkehre auf der B 466 nordöstlich des Abzweigs L 1070 bei Ohmenheim. Die im Modell enthaltenen Verkehrsstärken für diese Stelle wurden nach einem Abgleich mit Zähldaten des Verkehrsmonitorings der SVZ Baden-Württemberg für die weiteren Berechnungen angeglichen. Anhand von Reisezeitberechnungen wurde davon ausgegangen, dass etwa die Hälfte der Fahrten zwischen Nördlingen und Neresheim/Ohmenheim über die Umfahrung stattfinden würde, die andere Hälfte über die bisherige direkte Strecke (B 466).

4 VERLAGERUNGSWIRKUNG DER VARIANTEN

Zur Ermittlung der verlagerten Fahrten wurde für jede der vier Varianten untersucht, welche Fahrten zwischen dem westlichen oder östlichen Umfahrungsendpunkt und einer Ortschaft künftig die Umfahrungsstraße nutzen und welche weiter über die Ortsdurchfahrt erfolgen würden. Dazu wurde die ungefähre Fahrtzeit zwischen Umfahrungsendpunkt und jeder Ortschaft über das bestehende Straßennetz einerseits und über die Umfahrung andererseits ermittelt. Neben den vier am stärksten betroffenen Ortsteilen Aufhausen, Bopfingen Mitte, Trochtelfingen und Pflaumloch wurden weitere Gemeinden und Ortsteile in der nahen Umgebung der möglichen Umfahrungsvarianten für die Verkehrserzeugung berücksichtigt.

In den meisten Fällen zeigte sich ein eindeutiger Reisezeitvorteil für eine der beiden Routen. Für den Fall, dass die Fahrt über die Umfahrungsstraße eindeutig schneller ist, wurden alle Fahrten von/zu der jeweiligen Ortschaft auf die Neubelastung der Umfahrung angerechnet. Für den Fall, dass die bisherige Fahrt über die Ortsdurchfahrt(en) weiterhin die schnellste ist, wurde keine Anrechnung auf die Umfahrung vorgenommen.

Für manche Ortschaften ist die Fahrtzeit über die Umfahrung etwa gleich hoch wie die über die bestehenden Ortsdurchfahrten. In diesen Fällen wurde von einer partiellen Verkehrsverlagerung ausgegangen: Ist die Fahrtzeit über beide Routen gleich hoch, wurde der Verkehr zu 50% auf die Umfahrung addiert, die andere Hälfte verbleibt auf den Ortsdurchfahrten. Ist eine der beiden Routen geringfügig schneller, liegt ihr Anteil bei über 50% und umgekehrt. Beispielsweise benötigt eine Fahrt vom östlichen Ende der Umfahrungsstraße in Variante 1980 bis nach Bopfingen Mitte über die Umfahrung 6 Minuten, über die Ortsdurchfahrten Pflaumloch und Trochtelfingen 8 Minuten. In diesem Fall wird angenommen, dass 80% der Fahrten über die Umfahrung und 20 % durch die Ortsdurchfahrten stattfinden werden.

Einen entscheidenden Einfluss auf die Wahl der Fahrtstrecke haben die künftigen Anschlussstellen der Umfahrungsstraße an das bestehende Straßennetz. Für diese Variantenuntersuchung wurde auf die Entwürfe des Landratsamts Ostalbkreis und die darin eingezeichneten Anschlüsse zurückgegriffen.

Landratsamt Ostalbkreis Gutachterliche Stellungnahme zur Wirksamkeit der Trassenvarianten zur B 29 Ost

Neben Fahrten zwischen den Umfahrungsendpunkten und einer Ortschaft besteht Durchgangsverkehr zwischen dem westlichen und östlichen Endpunkt, der in jeder Variante in Gänze auf die Umfahrung verlagert wird und in allen Varianten dieselbe Zahl an Fahrten (ca. 4.040 Kfz/24h) aufweist.

Die Addition aller Fahrten, die künftig über die Umfahrung stattfinden werden, ergibt deren Gesamtbelastung. Darunter fallen alle Fahrten zwischen einer Ortschaft und dem westlichem Umfahrungsendpunkt, zwischen einer Ortschaft und dem östlichem Umfahrungsendpunkt und alle Durchgangsfahrten zwischen den beiden Endpunkten. Die Auslastung an den Endpunkten der Umfahrung ergibt sich aus der Addition aller Fahrten zwischen diesem Endpunkt und den Ortschaften, die über die Umfahrung stattfinden sowie den Durchgangsfahrten.

Folgende Tabelle listet für jede Variante die gesamte Verkehrsstärke und die an jeweiligen Verkehrsstärken an den beiden Endpunkten auf.

Neubelastung der Umfahrung Werte in Kfz/24h	Variante 1	Variante 2	Variante 1980	Variante Nord
Summe der Fahrten auf gesamter Umfahrung (nicht Querschnitt)	13.818	9.791	17.124	15.889
Verkehrsstärke am Endpunkt West	7.632	7.628	9.095	9.028
Verkehrsstärke am Endpunkt Ost	10.225	6.202	12.068	10.900

Erkenntnisse

Die Varianten mit den höchsten Neubelastungen auf der gesamten Umfahrung verlaufen nördlich von Bopfingen. Dort sind Gesamtbelastungen von etwa 17.000 und 16.000 Kfz pro Tag zu erwarten, womit sie deutlich höher als die Neubelastungen der Varianten 1 und 2 liegen, welche auf ca. 14.000 Kfz/24h bzw. 10.000 Kfz/24h kommen.

Die hohen Werte für die nördlichen Varianten lassen sich auf die zusätzliche Verlagerung des Verkehrs auf der L 1060 zwischen Nördlingen und Ellwangen zurückführen. Die nördlichen Varianten sind für Fahrer auf dieser Relation attraktiv, weil sie eine Umfahrung für die Orte Itzingen, Dirgenheim und Benzenzimmer darstellen.

Die Varianten 1 und 2 werden dagegen vorrangig für die Umfahrung der Ortsteile von Bopfingen und Pflaumloch genutzt. Die vergleichsweise geringe Belastung von Variante 2 lässt sich mit dem nicht vorhandenen Anschluss an die B 29 auf Höhe des Gewerbegebietes Ost in Bopfingen erklären. Diese ist in Variante 1 enthalten und wird vor allem zur Umfahrung von Trochtelfingen und Pflaumloch genutzt. Fahrer zwischen Nördlingen und Bopfingen müssen in Variante 2 weiterhin durch diese beiden Orte fahren, weshalb von Variante 2 eine relativ geringe Attraktivität bezogen auf den Quell- und Zielverkehr entlang der bestehenden B 29 ausgeht.

Ob dieses Verhältnis deutlich geändert werden kann, wenn die Verkehre der B 466 in stärkerem Maße zum Beispiel durch Begleitmaßnahmen auf eine südliche Variante der B 29 neu verlagert werden, ist nur im Rahmen einer detaillierten Modellbetrachtung und auf fortgeschriebener Datenbasis zu ermitteln.

5 ENTLASTUNG DER ORTE ENTLANG DER B 29

Die Umfahrung dient in erster Hinsicht der Entlastung der Orte an der heutigen B 29: Aufhausen, Bopfingen Mitte, Trochtelfingen und Pflaumloch. Zur Ermittlung der Entlastungswirkung der Varianten werden für jeden der vier Orte die Verkehrsstärken von Relationen addiert, die im Bestand über deren Ortsdurchfahrt, in Zukunft aber über die Umfahrungsstraße abgewickelt werden.

Je nach Variante ergeben sich unterschiedlich starke Entlastungswirkungen für die vier Orte an der B 29:

Aufhausen	DTV Prognosebezugsfall 2025 (Kfz/24h)	auf Umfahrungsstraße verlagerte Fahrten (Kfz/24h)	DTV in Ortsdurchfahrt bei Umfahrung (Kfz/24h)
Variante 1	16.222	7.632	8.590
Variante 2		7.628	8.594
Variante 1980		8.661	7.561
Variante Nord		8.594	7.628

Bopfingen Mitte	DTV Prognosebezugsfall 2025 (Kfz/24h)	auf Umfahrungsstraße verlagerte Fahrten (Kfz/24h)	DTV in Ortsdurchfahrt bei Umfahrung (Kfz/24h)
Variante 1	22.243	7.683	14.560
Variante 2		9.198	13.045
Variante 1980		5.675	16.568
Variante Nord		5.857	16.386

Trochtelfingen	DTV Prognosebezugsfall 2025 (Kfz/24h)	auf Umfahrungsstraße verlagerte Fahrten (Kfz/24h)	DTV in Ortsdurchfahrt bei Umfahrung (Kfz/24h)
Variante 1	11.754	10.269	1.485
Variante 2		6.152	5.602
Variante 1980		9.411	2.343
Variante Nord		7.301	4.453

Pflaumloch	DTV Prognosebezugsfall 2025 (Kfz/24h)	auf Umfahrungsstraße verlagerte Fahrten (Kfz/24h)	DTV in Ortsdurchfahrt bei Umfahrung (Kfz/24h)
Variante 1	11.617	9.975	1.642
Variante 2		5.852	5.765
Variante 1980		10.861	756
Variante Nord		8.837	2.780

Erkenntnisse

Aufhausen

Die vier Umfahrungsvarianten haben auf die Verkehrsstärken in den Orten entlang der B 29 unterschiedliche Auswirkungen. In Aufhausen kann durch den Bau einer Umfahrungsstraße die Verkehrsstärke etwa halbiert werden. Die Unterschiede der Auswirkungen der einzelnen Varianten fallen nur gering aus, die verbleibende Verkehrsstärke liegt bei allen Varianten zwischen 7.500 und 8.500 Kfz/24h. Die etwas niedrigeren Werte werden bei den nördlichen Umfahrungen erzielt, was daran liegt, dass der Quell-/Zielverkehr zwischen Bopfingen Mitte und dem Umfahrungs- endpunkt im Westen bei den nördlichen Umfahrungsvarianten zu einem größeren Teil über die Umfahrung stattfindet als im Falle einer im Süden liegenden Umfahrung.

Bopfingen Mitte

Die Verkehrsstärken auf der B 29 in Bopfingen auf Höhe der Altstadt können von etwa 22.200 auf etwa 16.500 Kfz/24h bei den nördlichen Varianten und auf unter 15.000 Kfz/24h bei den südlichen Varianten reduziert werden. Die niedrigeren Werte bei den Südvarianten kommen zustande, da ein Teil der Quell-/Zielverkehre über die L 1070 im Süden Bopfingen erreicht/verlässt und somit nicht über die B 29 (alt) fahren muss. Dieser Effekt tritt bei Variante 2 besonders stark auf, da der Quell-/Zielverkehr zwischen Bopfingen und östlichem Umfahrungs- ende im Gegensatz zu Variante 1 keine Möglichkeit hat, zwischen Trochtelfingen und dem Gewerbegebiet West zwischen der Umfahrung und der Ortsdurchfahrt (B 29 Bestand) zu wechseln. Im Gegenzug entsteht in Variante 2 auf der L 1070 südlich von Bopfingen sowie auf der Neresheimer und Bahnhofstraße eine umso stärkere Belastung, da die Ortsmitte nun von Süden statt von Norden angefahren/verlassen wird.

Trochtelfingen

Für Trochtelfingen unterscheiden sich die verschiedenen Varianten relativ stark. Am meisten wird die Ortsdurchfahrt hier von Variante 1 entlastet, Grund ist die Nähe der Umfahrung zum Ort, ebenso sind die zwei Anschlussstellen zwischen Umfahrung und bestehender B 29 ausschlaggebend. Davon befindet sich eine westlich von Trochtelfingen und nimmt den Verkehr zwischen Nördlingen und Bopfingen auf. Die andere verbindet die Ortsmitte von Trochtelfingen direkt mit der Umfahrung. Bei Va-

riante 1 kann die Verkehrsstärke von etwa 11.800 auf 1.500 Kfz/24h reduziert werden. Da der bestehende Durchgangsverkehr in Trochtelfingen zum großen Teil auf Fahrtrelationen zwischen Bopfingen und Nördlingen zurückzuführen ist, belassen Varianten, über die Bopfingen vom östlichen Umfahrungsendpunkt aus eher umwegig an die Umfahrung angebunden ist, umso mehr Verkehr auf der Ortsdurchfahrt. Variante 2 ist in dieser Hinsicht die ungünstigste Variante, bei ihr verbleiben etwa 5.600 Kfz/24h auf der Ortsdurchfahrt, davon viele Durchgangsverkehrsfahrten.

Pflaumloch

Der bestehende Durchgangsverkehr in Pflaumloch besteht ähnlich wie in Trochtelfingen zu einem großen Teil aus Relationen zwischen Bopfingen und Nördlingen. Dementsprechend stark wird Pflaumloch durch Variante 1 und Variante 1980 entlastet, die über relative gute Anbindungen von Osten aus nach Bopfingen verfügen. Die höchste Entlastung wird bei Variante 1980 erreicht, was auf den Anschluss der Umfahrung an die L 1078 zurückzuführen ist. Über diesen Anschluss können sowohl Bopfingen als auch Kirchheim von der Umfahrung aus schnell erreicht werden, zudem besteht eine kurze Verbindung zur L 1060 über die L 1070. Bei den südlichen Umfahrungsvarianten hingegen verbleibt der Durchgangsverkehr von/nach Kirchheim in der Ortsdurchfahrt von Pflaumloch. Es verbleiben in Variante 1980 somit nur ca. 800 Fahrten pro Tag in Pflaumloch, die Pflaumloch selber, Trochtelfingen oder Goldburghausen als Quelle/Ziel haben. Die meisten Durchgangsfahrten verbleiben bei Variante 2 mit 5.800 Kfz/24h, da der schnellste Weg nach Bopfingen hier über Pflaumloch und Trochtelfingen führt.

6 ZUSAMMENFASSUNG

Die Wirksamkeit einer Variante hängt im Wesentlichen von der Entlastungswirkung in den Ortsteilen von Bopfingen und umgebenden Orten wie Pflaumloch ab. Grundsätzlich zeigt sich, dass näher an den Orten gelegene Umfahrungen stärkere Entlastungen in diesen erzeugen als weiter entfernt gelegene Umfahrungen. Die größten Entlastungen für Trochtelfingen und Pflaumloch werden daher durch die Varianten 1 und 1980 erzielt, die relativ dicht an den Ortschaften vorbeiführen und an den richtigen Stellen Anbindungen an das bestehende Straßennetz besitzen, über die der Quell-/Zielverkehr von/nach Bopfingen geleitet wird. Für die Entlastung der Ortsdurchfahrt von Aufhausen und Bopfingen Mitte fallen die Unterschiede zwischen den Varianten geringer aus. Für Bopfingen Mitte kann in Variante 2 die größte Entlastung erzielt werden, da ein Teil des Verkehrs von/nach Bopfingen über die Umfahrung und die L 1070 im Süden geleitet wird anstatt über die B 29. Dies geht jedoch mit einer umso stärkeren Belastung von Neresheimer Straße und Bahnhofstraße in Bopfingen einher.

Die beiden nördlichen Varianten können am meisten Verkehr neu aufnehmen, da über sie zusätzlich ein Teil der Verkehrsrelationen zwischen Nördlingen und Ellwangen stattfindet, der nordwestlich von Kerkingen über die L 1060 fließt. Aus verkehrsplanerischer Sicht besitzt Variante 1980 die größten Vorteile für die Entlastung der angrenzenden Orte einerseits und kann andererseits den meisten Verkehr neu aufnehmen. Sie stellt eine Verbindung zwischen Nördlingen und Kerkingen und darüber hinaus mit der L 1060 her und bindet gleichzeitig Bopfingen Mitte von zwei Richtungen (über die L 1070 und die L 1078) an. Anders als die Varianten 1 und 2 zweigen von ihr auch keine engen, kurvigen oder steilen Anbindungen ab (wie die L 1070 südlich von Bopfingen oder die K 3298 südlich von Aufhausen). Schwachstelle bei Variante 1980 ist jedoch ein fehlender Anschluss zwischen Umfahrung und der Ortsverbindungsstraße zwischen Pflaumloch und Trochtelfingen (bisherige B 29). Ein solcher würde zu einer direkteren Erreichbarkeit dieser beiden Ortschaften führen und zusätzlich Ortsdurchfahrtsverkehr vermeiden.

Zur Entlastung von Trochtelfingen und Pflaumloch ist Variante 1 gleichwertig mit Variante 1980, da in beiden Varianten hohe Entlastungswirkungen erzielt werden. Über Variante 1 wird zudem eine Verbindung zwischen Gewerbegebiet Ost bzw. Bopfin-

gen Mitte und dem östlichen Umfahrungsende (Nördlingen) hergestellt, ohne dass Wohngebiete durchfahren werden müssten.

Somit ist nach dieser Abschätzung zu erkennen, dass die Bündelungswirkung der Nordvarianten etwas größer ist, die Entlastungswirkung für die Orte an der B 29 jedoch bei den Varianten 1+2 und 1980 höher sein dürfte.

Aufgestellt: Aalen, November 2014

DR.BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

ppa.
Dipl.- Ing. Ulrich Noßwitz
Leiter Fachbereich Verkehrsplanung

i.A.
Dipl.-Ing. Philipp Runkel
Projektingenieur