

B27-Tunnelfaktenblatt

Das Grundproblem aller Tunnelvarianten durch Offerdingen sind die querende Steinlach und - anders als damals in Dußlingen - die enge Bebauung in Offerdingen (siehe folgende Bilder).



Dußlingen vor Tunnelbau



Dußlingen während Tunnelbau



Deutlich engere Bebauung in Offerdingen

Insbesondere deshalb sind alle bislang geplanten Tunnelvarianten durch Offerdingen sowohl im Bau als auch im Betrieb deutlich teurer als die Endelbergtrasse. Hinzu kommt, dass keine der Tunnelvarianten eine Entlastung für Nehren bringt, da kein Anschluss an die neue B27 im Bereich der Landesstraße zwischen Mössingen und Nehren vorgesehen ist.

Aktuell gibt es eine neue, von den Endelberggegner favorisierte Idee, die einen vierstreifigen Tunnel mit 500 Meter Länge in bergmännischer Bauweise vom nördlichen Ortseingang in Offerdingen bis zum Abzweig auf die Landesstraße nach Rottenburg vorsieht. Hierzu gibt es keine Planungsunterlagen und keine Kostenschätzungen, weshalb dieser Vorschlag im Folgenden nicht betrachtet wird. Da die bergmännische Bauweise die teuerste Form des Tunnelbaus ist, dürfte jedoch auch bei dieser Idee die Wirtschaftlichkeit nicht gegeben sein. Eine Entlastung von Nehren erfolgt auch bei diesem Vorschlag nicht.

Für die im Folgenden beleuchteten Varianten gibt es konkretere Planungen und Kostenschätzungen, die im Detail dem Erläuterungsbericht des Regierungspräsidiums zum Planfeststellungsverfahren zu entnehmen sind (https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/Abt2/Ref24/B27BodelshausenNehren/1_Erlaeuterungsbericht.zip)

Vorzugsvariante 1g: Endelbergtrasse, große Umfahrung von Offerdingen ohne Tunnel

Verkehrsqualität + (maximale Entlastung von Offerdingen, einzige Variante mit Entlastung von Nehren, keine Staus durch Engpässe)

Wirtschaftlichkeit + (ist im Vergleich zu allen Tunnelvarianten sowohl bei Investitions- als auch bei den Betriebskosten günstiger)

Umwelt - (Beeinträchtigung FFH-Gebiete und Landschaftsbild, Verbotstatbestände beim Artenschutz, höherer Flächenverbrauch insbesondere von landwirtschaftlichen Flächen)

Kommunale Bauleitplanung / Siedlungsstruktur + (keine Gebäudeabbrüche in Ofterdingen, keine Einschränkungen während der Bauzeit für Ofterdinger Bewohner)

Tunnelvariante 2a: kleine Umfahrung von Ofterdingen östlich der bestehenden B 27, Tunnellänge ca. 850 m, Tunnelquerschnitt vierstreifig, das südliche Tunnelportal befindet sich innerhalb des bestehenden Gewerbegebietes „Stetten“ in Ofterdingen

Verkehrsqualität + - (maximale Entlastung von Ofterdingen, keine Staus durch Engpässe, keine Entlastung von Nehren)

Wirtschaftlichkeit - (Investitionskosten 31 % und jährliche Betriebskosten 147 % höher als bei Endelbergtrasse)

Umwelt + - (hohe direkte Beeinträchtigung FFH-Gebiet „Ofterdinger Berg“, keine Verbotstatbestände beim Artenschutz, weniger Flächenverbrauch)

Kommunale Bauleitplanung/Siedlungsstruktur - (Abriss von 28 Gebäuden und Einschränkungen bei 9 Gebäuden in Ofterdingen)

Tunnelvariante 2b: noch kleinere Umfahrung von Ofterdingen östlich der bestehenden B 27, Tunnellänge ca. 600 m, Tunnelquerschnitt vierstreifig, das südliche Tunnelportal befindet sich innerhalb des bestehenden Gewerbegebietes „Stetten“ in Ofterdingen, das nördliche Tunnelportal im bebauten Bereich in Ofterdingen

Verkehrsqualität + - (maximale Entlastung von Ofterdingen, keine Staus durch Engpässe, keine Entlastung von Nehren)

Wirtschaftlichkeit - (Investitionskosten 9 % und jährliche Betriebskosten 68 % höher als bei Endelbergtrasse)

Umwelt + (keine Beeinträchtigung FFH-Gebiete, keine Verbotstatbestände beim Artenschutz, weniger Flächenverbrauch)

Kommunale Bauleitplanung / Siedlungsstruktur - (Abriss von 28 Gebäuden und Einschränkungen bei 9 Gebäuden in Ofterdingen)

Tunnelvariante 3b: Doppelstocktunnel durch Ofterdingen, Länge der Röhren 900 m oben und 1.300 m unten, Tunnelquerschnitt pro Röhre zweistreifig

Verkehrsqualität + - (maximale Entlastung von Ofterdingen, keine Staus durch Engpässe, keine Entlastung von Nehren bzw. Belastung während Bauzeit durch Umleitung des B27-Verkehrs)

Wirtschaftlichkeit - (Investitionskosten 72 % und jährliche Betriebskosten 215 % höher als bei Endelbergtrasse)

Umwelt + (keine Beeinträchtigung FFH-Gebiete, keine Verbotstatbestände beim Artenschutz, weniger Flächenverbrauch)

Kommunale Bauleitplanung / Siedlungsstruktur - (Abriss von 15 Gebäuden und Einschränkungen bei 8 Gebäuden in Offerdingen und weitere Einschränkungen während der Bauzeit für Offerdinger Bewohner)

Tunnelvariante 3f: 2+2-Lösung von Steinlach mobil, Ergänzung der bestehenden Ortsdurchfahrt Offerdingen durch einen Tunnel für den Durchgangsverkehr, Tunnellänge ca. 1.200 m, Tunnelquerschnitt zweistreifig d.h. ein Streifen je Richtung

Verkehrsqualität - (nur teilweise Entlastung von Offerdingen, Staus durch Engpässe, keine Entlastung von Nehren, Verkehrssicherheit bei Tunnel im Gegenverkehr schlechter)

Wirtschaftlichkeit - (Investitionskosten 53 % und jährliche Betriebskosten 180 % höher als bei Endelbergtrasse)

Umwelt + (keine Beeinträchtigung FFH-Gebiete, keine Verbotstatbestände beim Artenschutz, weniger Flächenverbrauch)

Kommunale Bauleitplanung / Siedlungsstruktur + - (keine Gebäudeabbrüche in Offerdingen, Einschränkungen während der Bauzeit für Offerdinger Bewohner)

Tunnelvariante 4a: Kriegerdenkmaltrasse, enge Umfahrung von Offerdingen östlich des Gewerbegebiets Stetten und mit Tunnel im Bereich des Endelbergs, Tunnellänge ca. 330 m, Tunnelquerschnitt vierstreifig

Verkehrsqualität + - (maximale Entlastung von Offerdingen, keine Staus durch Engpässe, keine Entlastung von Nehren)

Wirtschaftlichkeit - (Investitionskosten 27 % und jährliche Betriebskosten 49 % höher als bei Endelbergtrasse)

Umwelt + - (hohe direkte Beeinträchtigung FFH-Gebiet „Offerdinger Berg“, keine Verbotstatbestände beim Artenschutz, weniger Flächenverbrauch)

Kommunale Bauleitplanung / Siedlungsstruktur - (Abriss von 14 Gebäuden und Einschränkungen bei 6 Gebäuden in Offerdingen)