B 35, Ortsumfahrung Bruchsal Ost

Zahlen & Fakten

Vorhabenträger: Bundesrepublik Deutschland
Kosten: ca. 61,3 Mio. € (Variante Ostumfahrung)

Aktueller Stand

Vorplanung/Variantenuntersuchung

Termine

Derzeit keine aktuellen Termine.

Kontakt

Fachinformationen
Marcell Biedermann, Projektleitung
0721 926-2746
marcell.biedermann@rpk.bwl.de

Öffentlichkeitsbeteiligung
oeffentlichkeitsbeteiligung@rpk.bwl.de

Das Projekt

- Ausgangslage
- Ziele der Maßnahme
- Geplante Maßnahmen

Ausgangslage

Das aktuelle Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt Bruchsal im Zuge der B 35 stellt sich wie folgt dar:

- B 35 zwischen L 558 und B 3 (Prinz Max) 22.807 Kfz/24h, Schwerverkehrsanteil 15,2 %
- B 35 zwischen B 3 (Prinz Max) und L 618 15.187 Kfz/24h, SV-Anteil 17,0 %

Der Anteil des Durchgangsverkehrs der B 35 beträgt im Westen von Bruchsal 37 % und im Osten 49 %.

Ziele der Maßnahme

Um den Kernstadtbereich der Stadt Bruchsal verkehrlich zu entlasten und mit Blick auf die hohen prognostizierten Verkehrsmengen, ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) eine Ortsumfahrung im Nordosten des Stadtgebietes vorgesehen. Diese Ostumfahrung stellt die direkte Fortsetzung des im Jahre 2002 fertiggestellten Westabschnittes der Ortsumfahrung Bruchsal-Karlsdorf im Zuge der B 35 dar. Die Trasse ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf enthalten, d.h. die Ortsumfahrung wird nun vom Regierungspräsidium Karlsruhe geplant.

Die B 35-Ostumfahrung wird 80 % des Durchgangsverkehrs aufnehmen, wobei der Schwerverkehr nahezu vollständig auf die B 35 Ostumfahrung verlagert wird.

Geplante Maßnahmen

Im Rahmen des Scoping-Verfahrens werden nachfolgende Varianten berücksichtigt:

- 1 a) Offene Ostumfahrung ohne Tunnel (BVWP-Trasse), Länge 4,8 km. Hierbei handelt es sich um die dem BVWP zugrundeliegende Variante mit einem kurzen Tunnel von ca. 150 m Länge im Bereich des Westanschlusses an die B 35A und drei Brückenbauwerken über das Tiefental (ca. 250m), das Rohrbachtal (ca. 300m) und die Saalbachniederung (ca. 400m)
- 1 b) Ostumfahrung mit langem Tunnel, Gesamtlänge 4,8 km. Diese entspricht im Verlauf Variante 1a, jedoch mit einem zusätzlichen Tunnel von ca. 1.600m Länge, der den Glöcklesberg, den Rotenberg und den Ramberg unterquert.
- 2 a) Ausbau bestehende Ortsdurchfahrt (kreuzungsfrei Lösung), Länge 1,5 km entsprechend Machbarkeitsstudie Stadt Bruchsal. Diese Variante beinhaltet den Ausbau der Ortsdurchfahrt (OD) mit Untertunnelung der Kreuzung B 3/B 35 und der Kreuzung B 35/Schnabel-Henning-Straße.
- 2 b) Untertunnelung der Ortsdurchfahrt (Stadttunnel), Gesamtlänge 1,5 km, Tunnellänge 1,1 km. Diese Variante sieht den Ausbau der OD mit Untertunnelung der B 35 ab der Hagelkreuzstraße im Osten bis zum Knotenpunkt B 3/ L 558 im Westen vor.

Informieren Sie sich

- Öffentlichkeitsbeteiligung
- Planung

Öffentlichkeitsbeteiligung

Alle Maßnahmen zur Öffentlichkeitsbeteiligung und Kommunikationsmaßnahmen werden in den Planungsprozess des Projektes integriert. Hier können Sie sich über die aktuellen Beteiligungsmaßnahmen informieren und die aktuellen Planungsunterlagerlagen einsehen

Planung

Bisheriger Planungsverlauf / Variantenbetrachtungen

Die in den achtziger Jahren geplante B 35, Ortsumfahrung Bruchsal wurde aus vielerlei Gründen von Westen über die Anschlussstelle Bruchsal der BAB A 5 kommend nur bis zur bestehenden B 3 im Norden von Bruchsal realisiert. 2002 wurde bereits, u. a. für den fehlenden Ostteil (jetzt als B 35, OU Ost bezeichnet), eine Umweltverträglichkeitsstudie beauftragt. Aufgrund der Einstufung des Ostteils der B 35 in den „Weiteren Bedarf (WB)“ wurde die Planung allerdings nur bis zur Erarbeitung der Raumanalyse durchgeführt.

Das Projekt wurde für den BVWP 2030 wieder angemeldet und in den vordringlichen Bedarf eingestuft.

Da der im BVWP dargestellte Trassenverlauf in der Raumschaft kritisiert wurde, wurde seitens der Stadt Bruchsal eine Machbarkeitsstudie für den Ausbau der Ortsdurchfahrt in Auftrag gegeben. In dieser wird bestätigt, dass der Ausbau der Bestandsstrecke in der Ortsdurchfahrt technisch möglich wäre. Dementsprechend werden neben den Varianten der Ostumfahrung 1 a und 1 b auch die innerstädtischen Varianten 2 a und 2 b (siehe oben) im Variantenvergleich mit untersucht.

Das im Oktober 2020 eingeleitete Scoping-Verfahren ist mit der Unterrichtung zum Untersuchungsrahmen vom April 2022 abgeschlossen. Die Ingenieuraufträge für Straßenplanung und UVS wurden vergeben, die Vorplanung für die verschiedenen Varianten ist begonnen.

Planungsunterlagen

Dokumenttitel	Dateityp	Größe
Trassenvarianten Scoping	pdf	759 KB

Vorstellung aktueller Planungsstand 30.01.2024

Beschreibung	Dateityp	Größe
Zeitlicher Ablauf der Straßenplanung	pdf	360 KB
Vorstellung Planungsstand zur Ortsdurchfahrt (OD-Trasse)	pdf	8 MB

Beschreibung	Dateityp	Größe
Vorstellung Planungsstand zur BVWP-Trasse	pdf	7 MB
Faunistische Bestandserfassungen 2022 -2023	pdf	11 MB

Weitere Informationen

Wie läuft ein Planfeststellungsverfahren ab?
Planungsleitfaden Öffentlichkeitsbeteiligung