

B 33 OU Elgersweier

2. Dialogveranstaltung

am 06.10.2022



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG

Agenda

- 1. Ablauf einer Straßenplanung**
2. Variantenübersicht
3. Verkehrsuntersuchung
4. Variantenabschichtung
5. Ausblick und nächste Schritte

Ablauf einer Straßenplanung

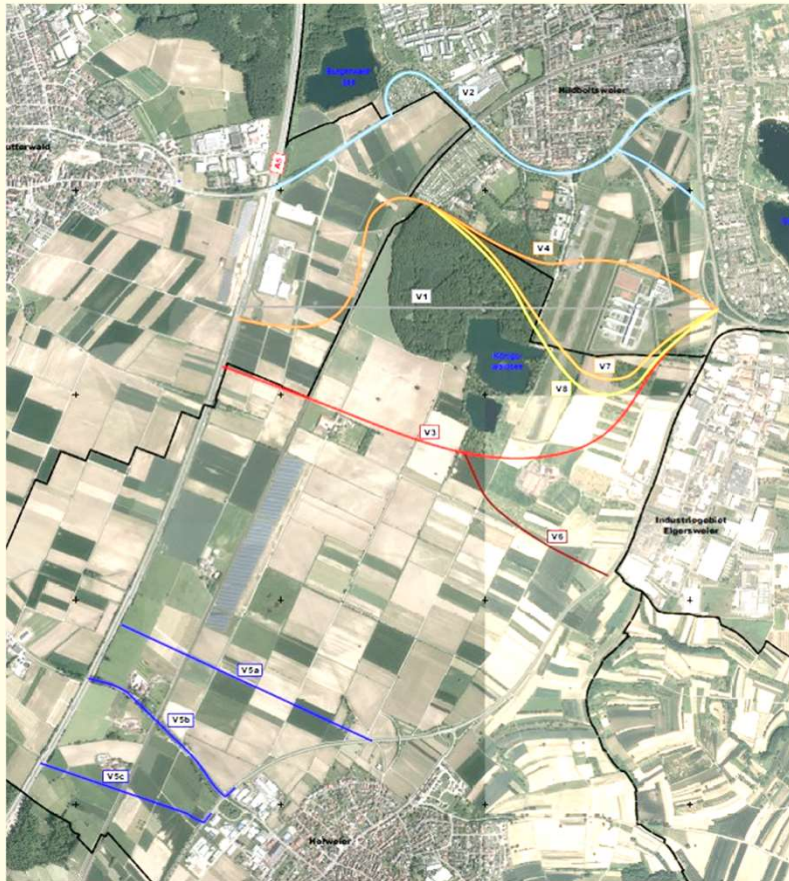


Agenda

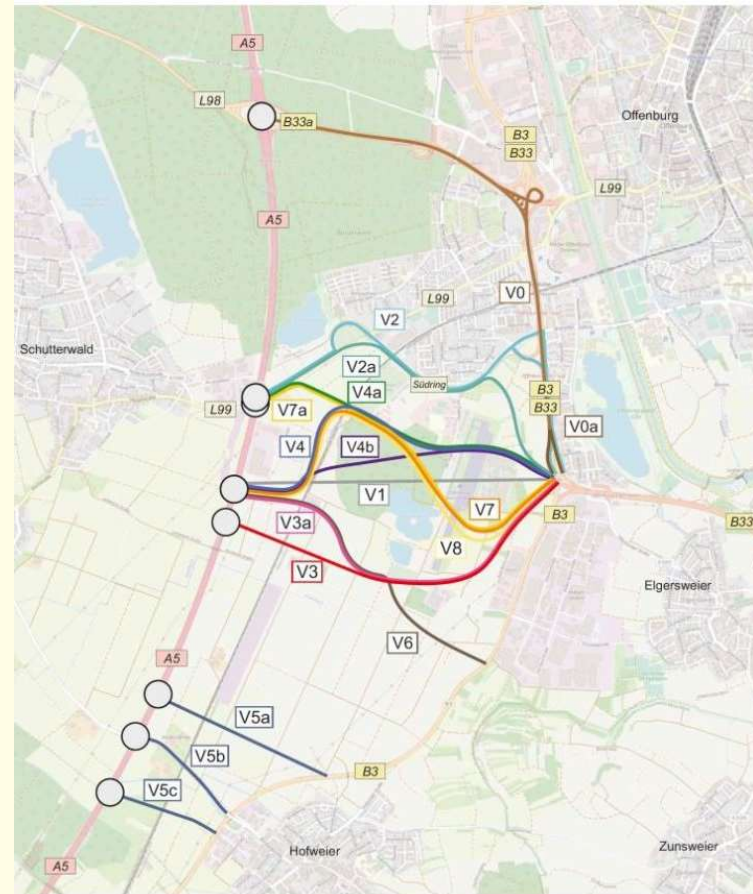
1. Ablauf einer Straßenplanung
- 2. Variantenübersicht**
3. Verkehrsuntersuchung
4. Variantenabschichtung
5. Ausblick und nächste Schritte

Varianten

Historische Varianten



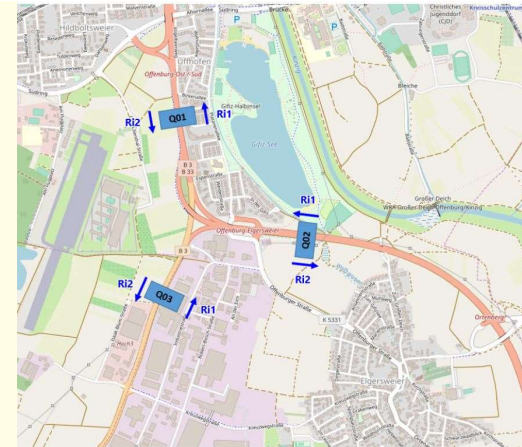
Varianten Verkehrsuntersuchung



Agenda

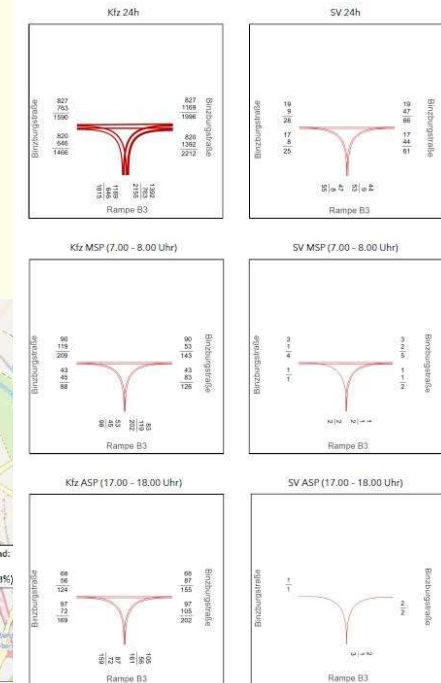
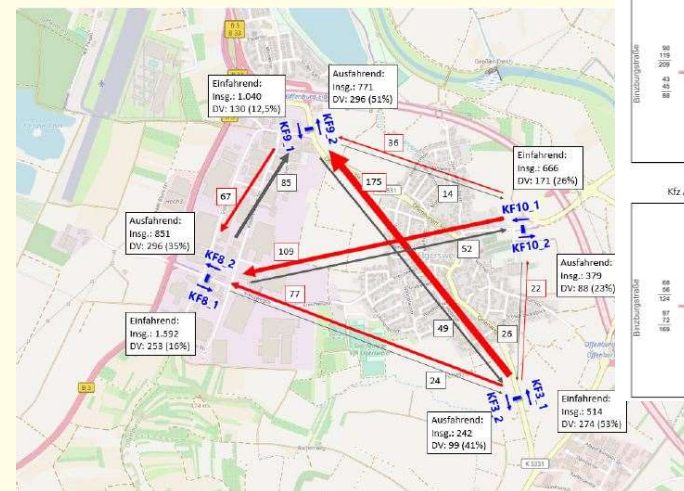
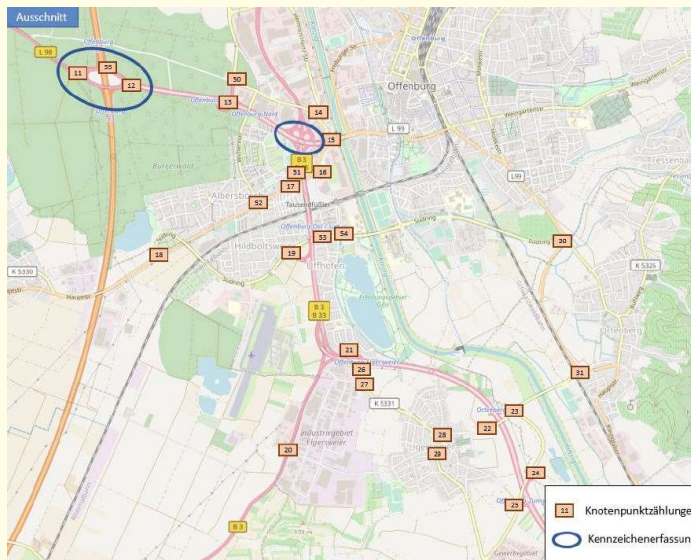
1. Ablauf einer Straßenplanung
2. Variantenübersicht
- 3. Verkehrsuntersuchung**
4. Variantenabschichtung
5. Ausblick und nächste Schritte

Grundsätzliches zur Verkehrsuntersuchung



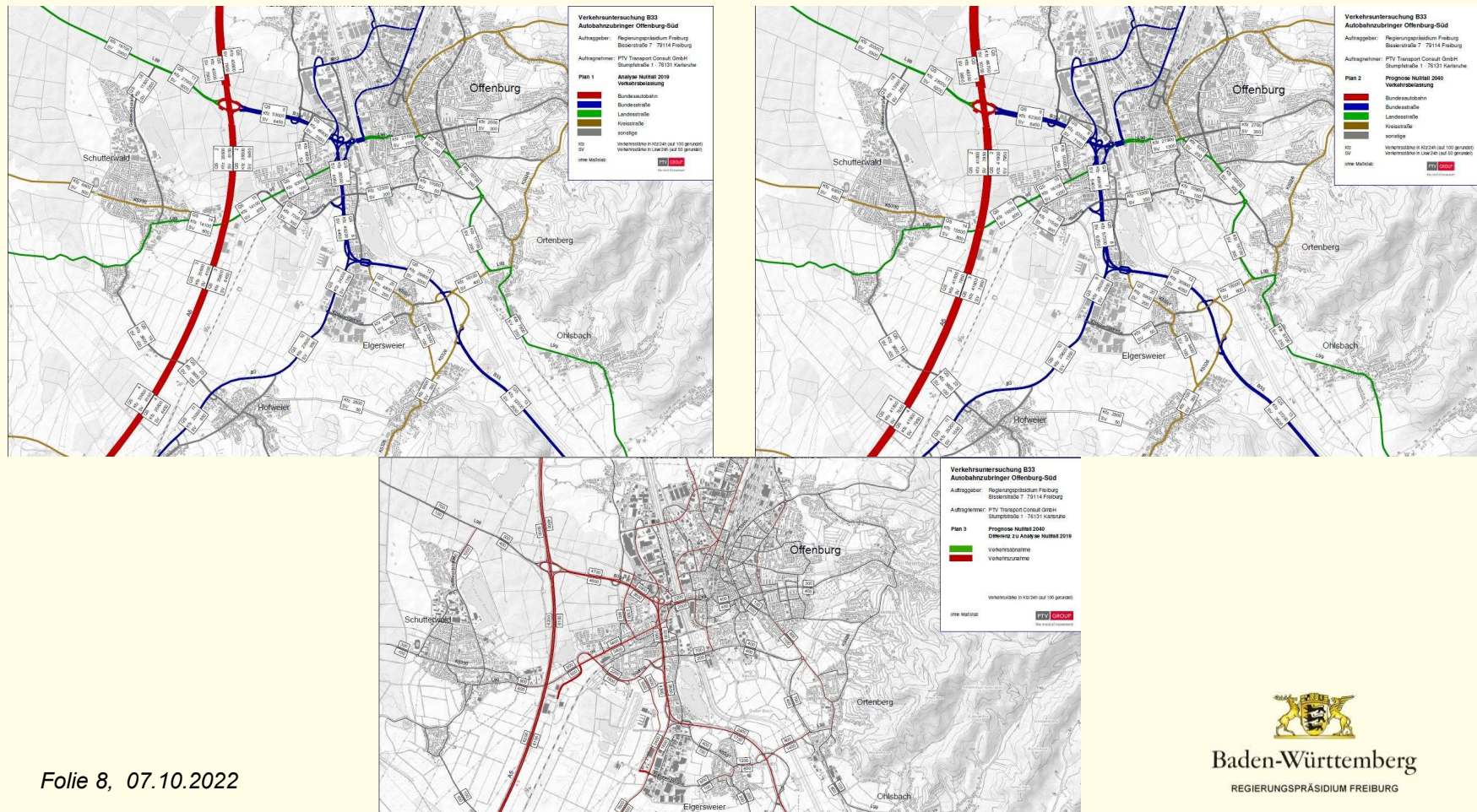
1.5 K 4 - B 3 Rampe / Binzburgerstraße

- Erhebungszeitraum im Juli und September 2019
- Knotenstromzählungen über 24 h an 38 Knotenpunkten
- Querschnittszählungen über 72 h an der B 3 und B 33
- Kennzeichenerfassung



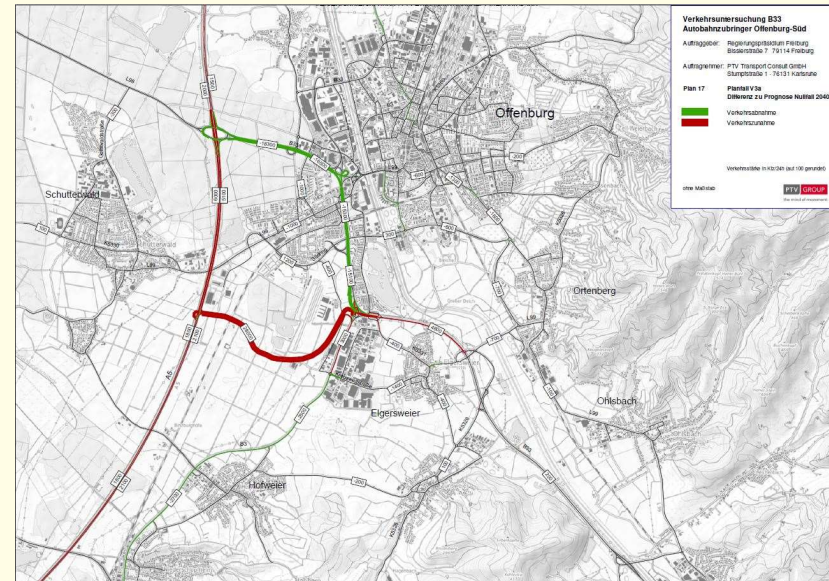
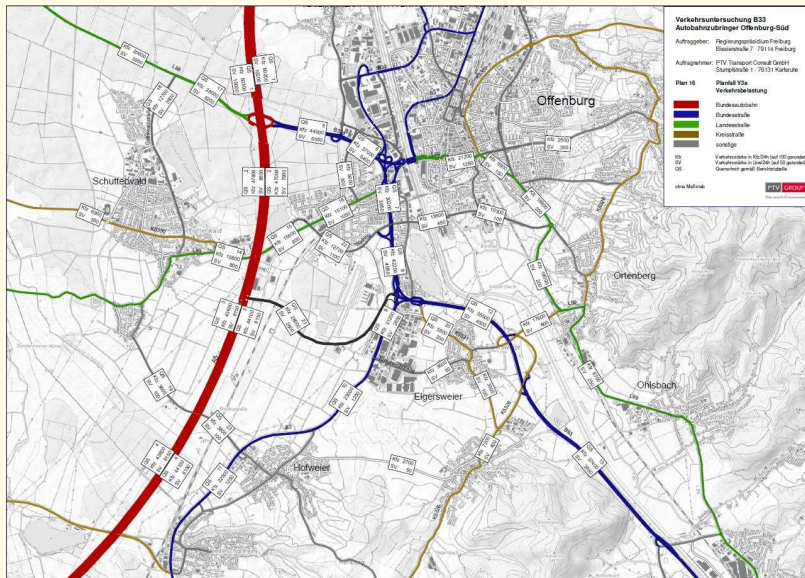
Analyse Nullfall und Prognose Nullfall

- Verkehrszahlen Analyse Nullfall 2019 und Prognose Nullfall 2040:
B 33: +15,5 %, B 3: +16,5%, B 3/ B 33: +16%, B 33a: +17,5%



Verkehrsbelastung der Planfälle

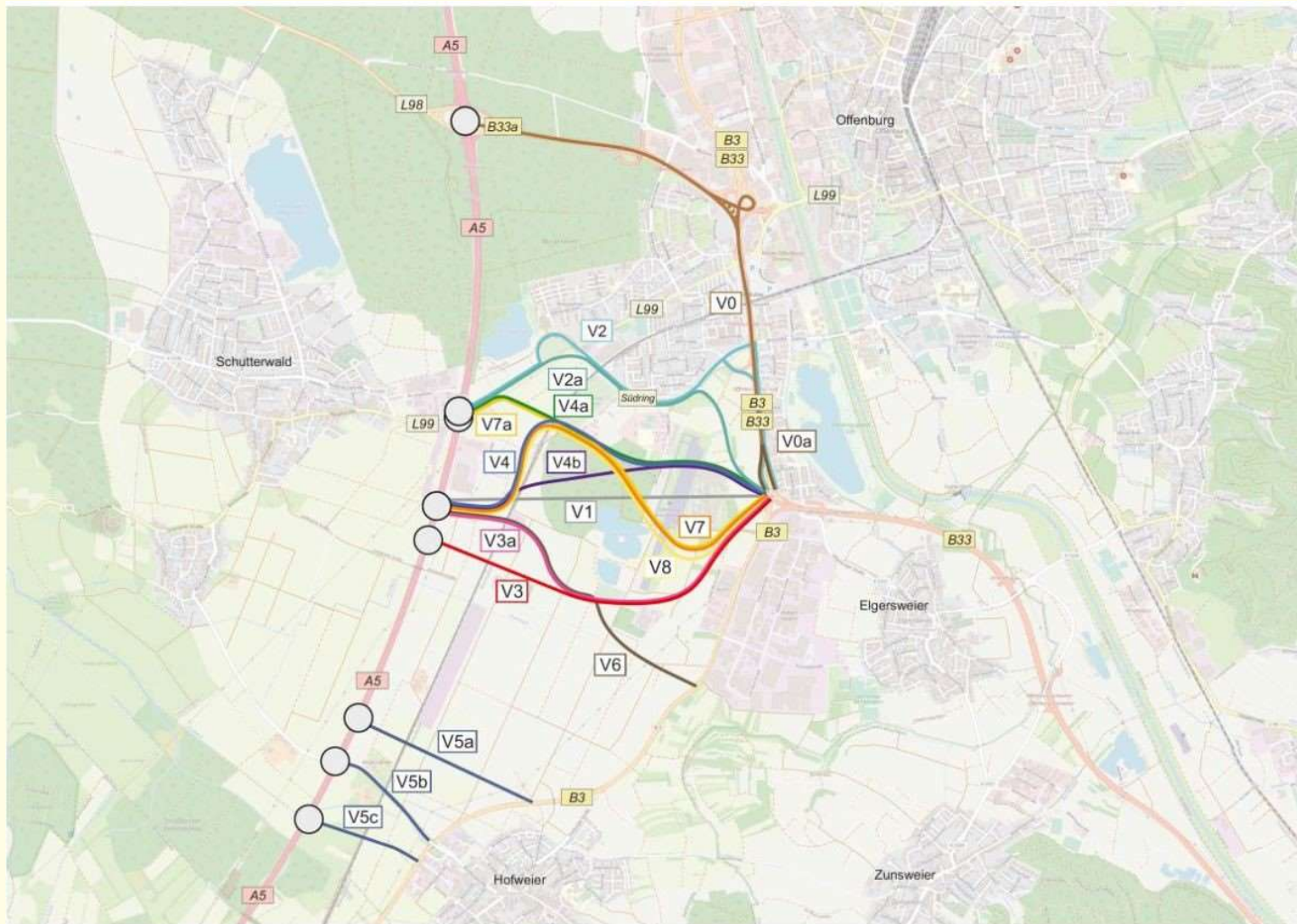
- Verkehrsmengen auf den neuen Trassen 21.600 (Var 2) bis 31.800 (Var 4a) Kfz/24 h
- Entlastung des Bestandes B 3/ B 33
- Entlastung des nachgeordneten Netzes



Agenda

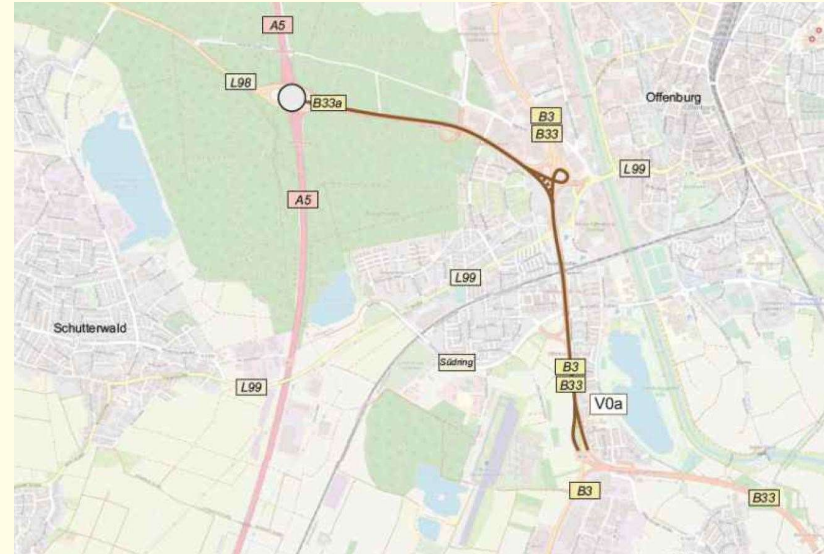
1. Ablauf einer Straßenplanung
2. Variantenübersicht
3. Verkehrsuntersuchung
- 4. Variantenabschichtung**
5. Ausblick und nächste Schritte

Nach der Variantenentwicklung



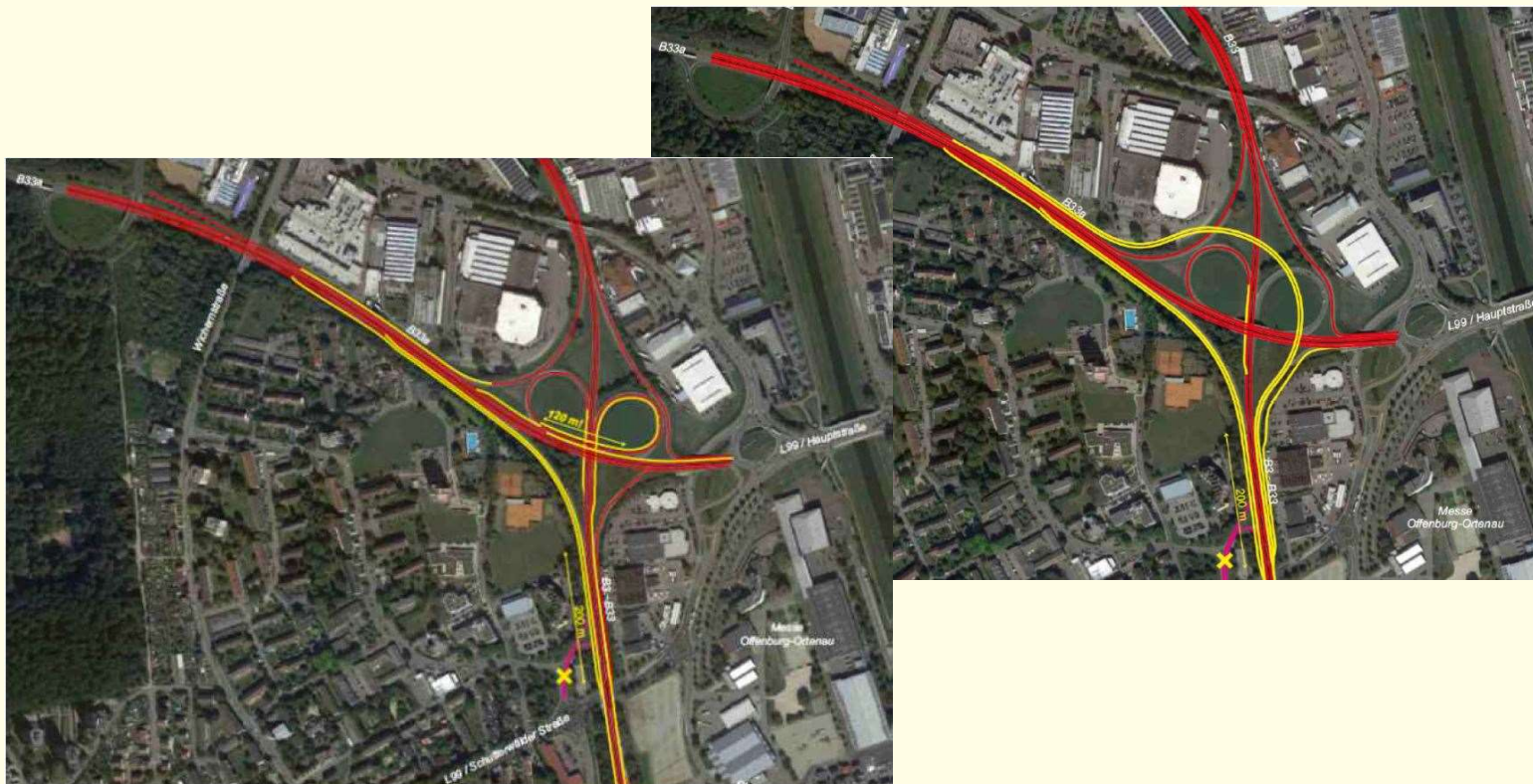
Variantenbündel 0 (Bestandsausbau)

- durchgehend 4-streifiger Ausbau des Bestands
- Bei Var. 0a zusätzlich 4-streifiger Ausbau der Rampen im Knotenpunktbereich B 3 / B 33
- Auf der freien Strecke noch knapp leistungsfähig (QSV D)
- Bestehende Anschlüsse an die B 3/ B 33 müssten teilweise entfallen, daher nachteilig für das nachgeordnete Netz
- Umbau des Offenburger Eis schwierig
- Formale Projektziele werden nicht erreicht



Variantenbündel 0 (Bestandsausbau)

- Erforderlicher Umbau des Knotenpunkts L 99/ B 33/ B 3 entwurfstechnisch nicht in leistungsfähiger Form machbar



abgeschichtet



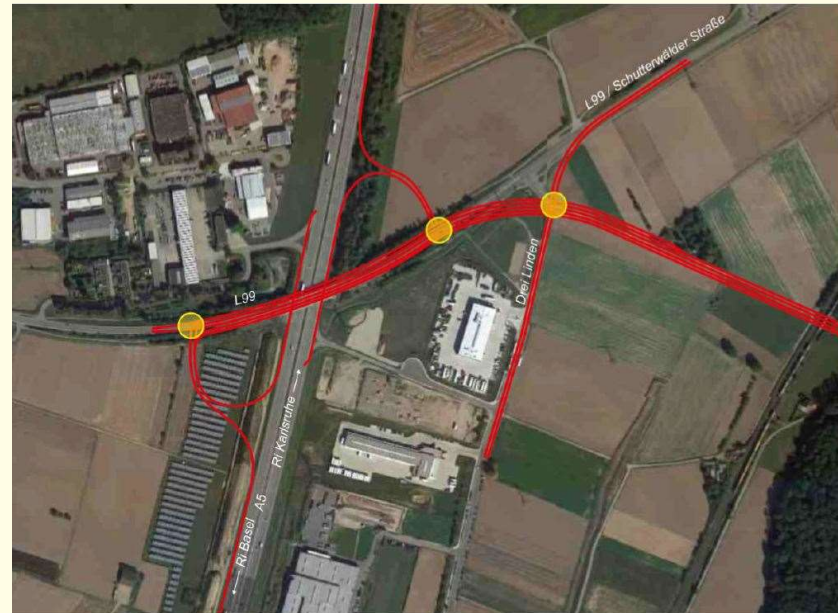
Variantenbündel 2 (Ausbau Südring)

- Ausbau des Südrings, dadurch Mehrbelastung für Hildboltsweier
- Anschluss an die A 5 auf Höhe der Schutterwälder Straße
- Geringe Entlastung durch Var. 2, daher verkehrlich nicht geeignet
- Var. 2a gute verkehrliche Wirkung



Variantenbündel 2 (Ausbau Südring)

- Große Anzahl an Knotenpunkten mit Bestand erforderlich, daher kein Streckencharakter einer Bundesstraße
- Anschluss an die A 5 nicht planfrei möglich
- Abstand der Anschlussstellen an der A 5 wären nicht richtlinienkonform

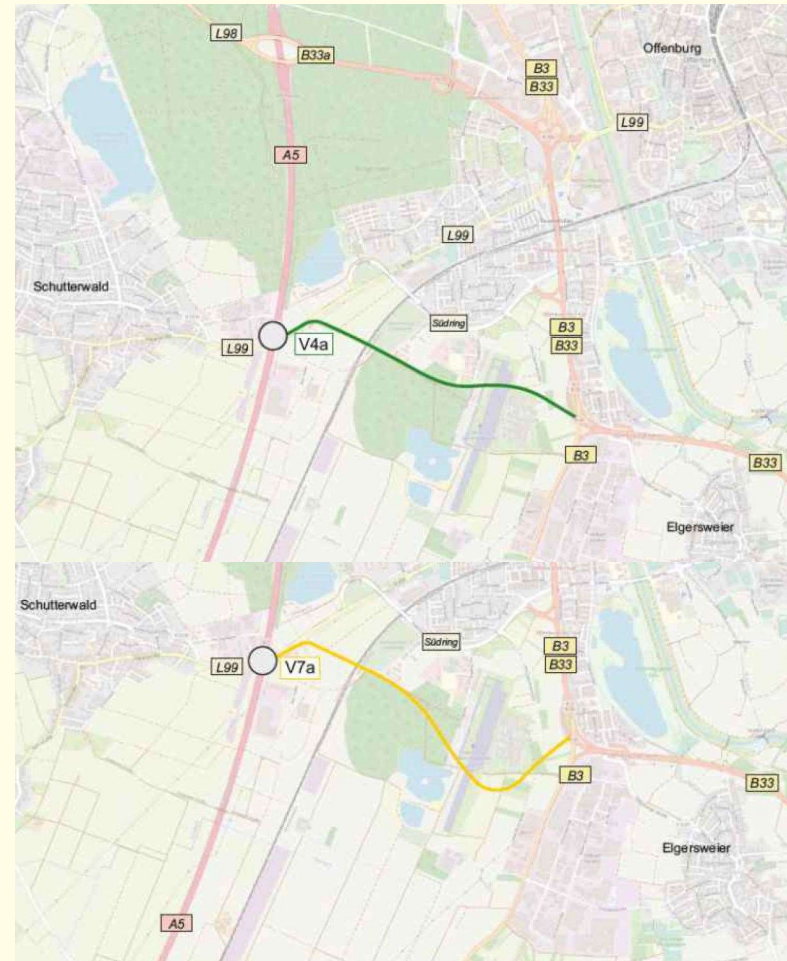


abgeschichtet



Untervarianten 4a und 7a

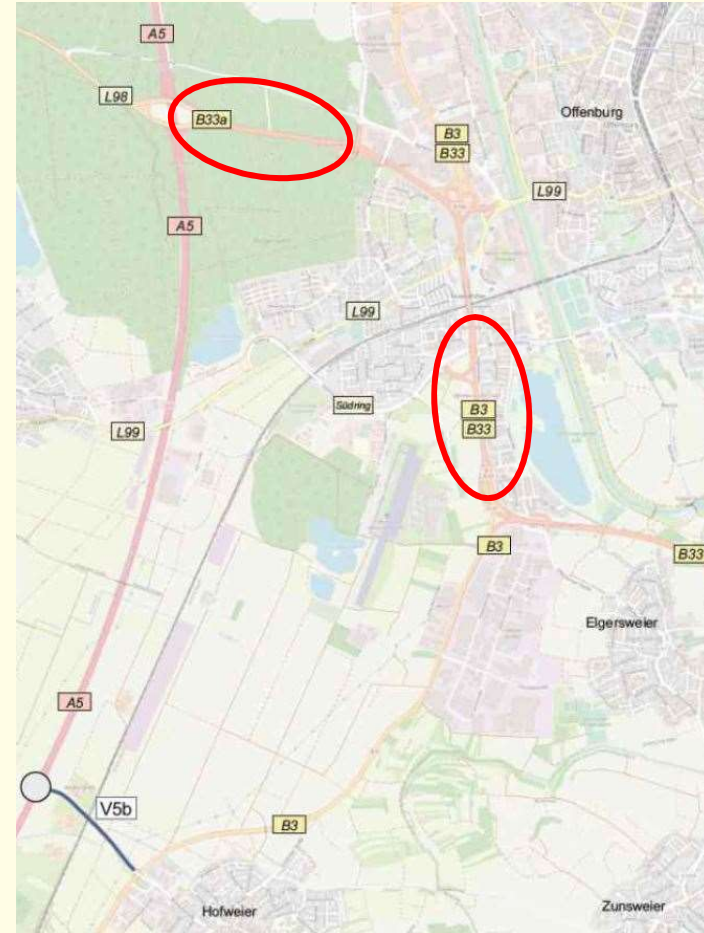
- Grundsätzlich umsetzbar und auf freier Strecke leistungsfähig
- Anschluss an die A 5 nicht planfrei möglich
- Abstand der Anschlussstellen an der A 5 wären nicht richtlinienkonform



➔ **abgeschichtet**

Variantenbündel 5

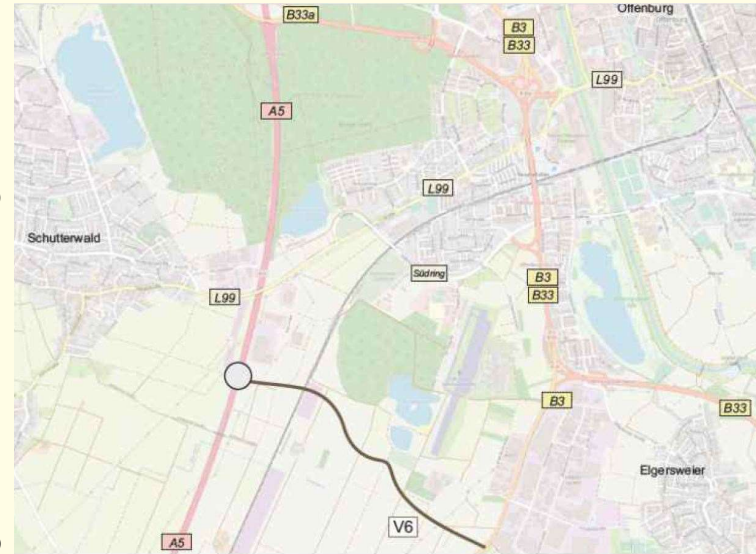
- Querspange B 3 – A 5 mit relativ kurzer Neubaustrecke
- Untervarianten 5 a bis c mit identischer Verkehrswirkung
- 4-streifiger Ausbau der B 3 erforderlich
- Entflechtung des Verkehrs der B 3 und B 33 wird nicht erreicht
- Geringste Verkehrswirkung, da für den Hauptverkehr Richtung Norden zu weit südlich und daher unattraktiv, Belastung 2040 B 3/ B 33:
Var. 5b 50.500 Kfz/ 24 h, Var. 3a 42.200, Var. 4 42.400, Var. 7 42.800
Belastung 2040 B 33a (Autobahnzubringer):
Var. 5b 58.300 Kfz/ 24 h, Var. 3a 44.000, Var. 4 43.900, Var. 7 44.400



➔ **abgeschichtet**

Variante 6

- Ähnlich zu Var. 3a, teilweise aber gemeinsamer Verlauf mit B 3
- Nach Var.5 geringste Entlastungswirkung des Bestandsnetzes
- Entflechtung des Verkehrs der B 3 und B 33 wird nicht erreicht
- Keine direkte Führung der B 33, Verkehrsführung über nachrangige Rampen
- Einzige Variante, die Verkehrszunahme in Elgersweier bewirkt (Kreuzwegstraße)



➔ **abgeschichtet**

Zusammenfassung Variantenabschichtung

- Varianten 3a, 4, 4b und 7 werden weiterverfolgt
- Varianten 0, 0a, 1, 2, 2a, 3, 5a-c, 6, 7a, und 8 sind ungeeignet
- Gemäß EKL 1 nur planfreie KP ([Kleeblatt B3/ B 33](#), [Trompete AS A5](#))
- Bestand B 33/ B3 und B 33a in Verbindung mit allen verbleibenden Varianten leistungsfähig

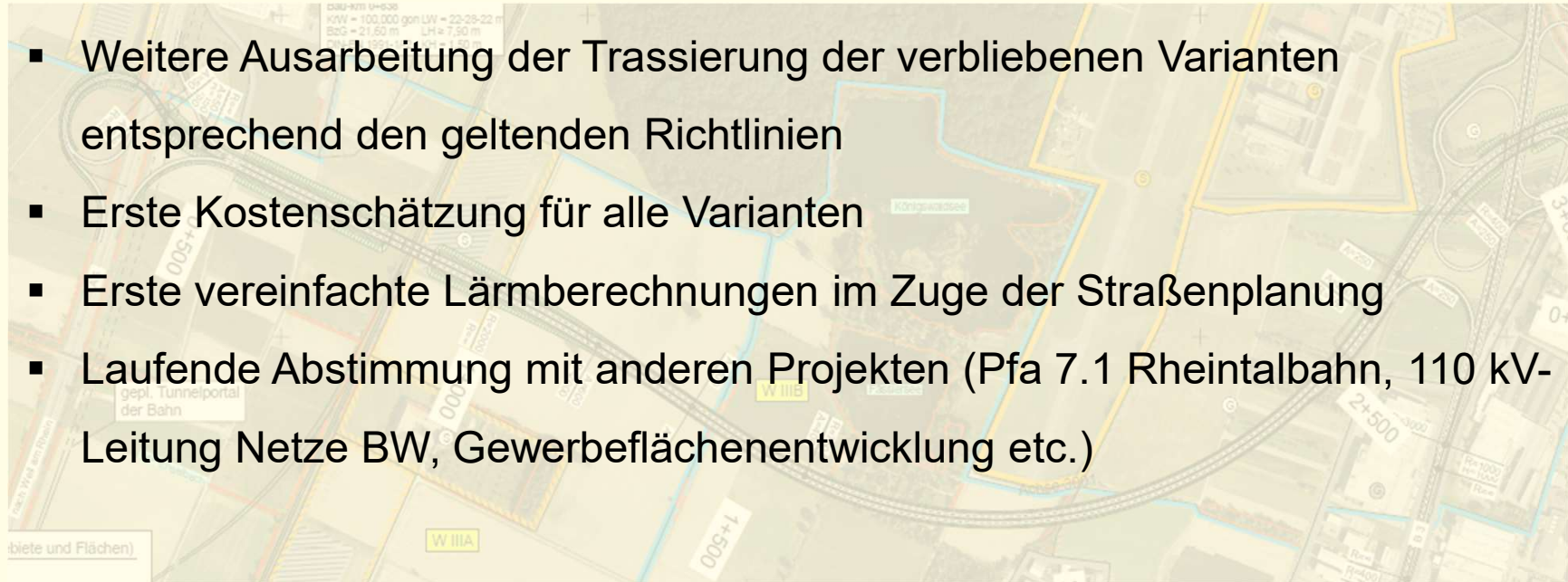
	V0	V0a	V2	V2a	V3a	V4	V4a	V4b	V5b	V6	V7	V7a
Verkehrliche Wirksamkeit												
Verkehrsentlastung Streckenzug B3/B33	-	-	o	+	+	+	+	+	o	o	+	+
Verkehrsentlastung Elgersweier	o	+	+	+	+	+	+	+	+	-	+	+
Zubringerverkehr zur A5	-	-	-	-	+	+	o	+	+	+	o	+
Anbindung Gewerbegebiet Hoch3	o	o	+	+	o	o	+	o	o	o	+	o
Verkehrliche Machbarkeit												
Zulässigkeit der Knotenpunktformen	+	+	-	-	+	+	-	+	o	o	+	-
Realisierbarkeit von zul. Knotenpunkten	-	-	-	-	+	+	o	+	o	o	+	o
Realisierbarkeit des Querschnitts im Umfeld	o	o	-	-	+	+	+	+	o	o	+	+
Leistungsfähigkeit der Strecken: Zubringer	o	o	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte	-	-	o	o	+	+	+	+	o	o	+	+
Variante weiter zu verfolgen (ja / nein)	nein	nein	nein	nein	ja	ja	nein	ja	nein	nein	ja	nein

Agenda

1. Ablauf einer Straßenplanung
2. Variantenübersicht
3. Verkehrsuntersuchung
4. Variantenabschichtung
- 5. Ausblick und nächste Schritte**

Straßenplanung

- Weitere Ausarbeitung der Trassierung der verbliebenen Varianten entsprechend den geltenden Richtlinien
- Erste Kostenschätzung für alle Varianten
- Erste vereinfachte Lärmberechnungen im Zuge der Straßenplanung
- Laufende Abstimmung mit anderen Projekten (Pfa 7.1 Rheintalbahn, 110 kV-Leitung Netze BW, Gewerbeflächenentwicklung etc.)



Öffentlichkeitsbeteiligung

- Beteiligungskarte ist ab sofort für alle Interessierten unter www.karte-b33-elgersweier.de erreichbar
- Ab heute bis 6. November können Vorschläge, Anmerkungen, Fragen zu den verbliebenen Trassen eingefügt werden
→ Machen Sie Werbung!
- Eine Dokumentation aller Eingaben mit unseren Antworten wird nach der Auswertung online gestellt
- Eine Begleitgruppe wird gestartet, welche die Planungen weiter begleitet und konsultiert wird → Multiplikatorenfunktion
- Informationsveranstaltungen zu Meilensteinen im Projekt

Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

- umweltplanerischer Fachbeitrag zur Linienfindung
- Bewertung und Vergleich der Varianten für die Schutzgüter
 - Menschen (einschließlich der menschlichen Gesundheit)
 - Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt
 - Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkungen (Schutzgüter laut UVPG)
- umweltfachliche Vorzugsvariante
- Erster Schritt: Scoping – Abstimmung der Methoden zur Bestandserfassung und Bewertung durch Planfeststellungsbehörde

Ablauf einer Straßenplanung



Grundlagenermittlung 1

Vorplanung 2

Entwurfsplanung 3

Genehmigungsplanung 4

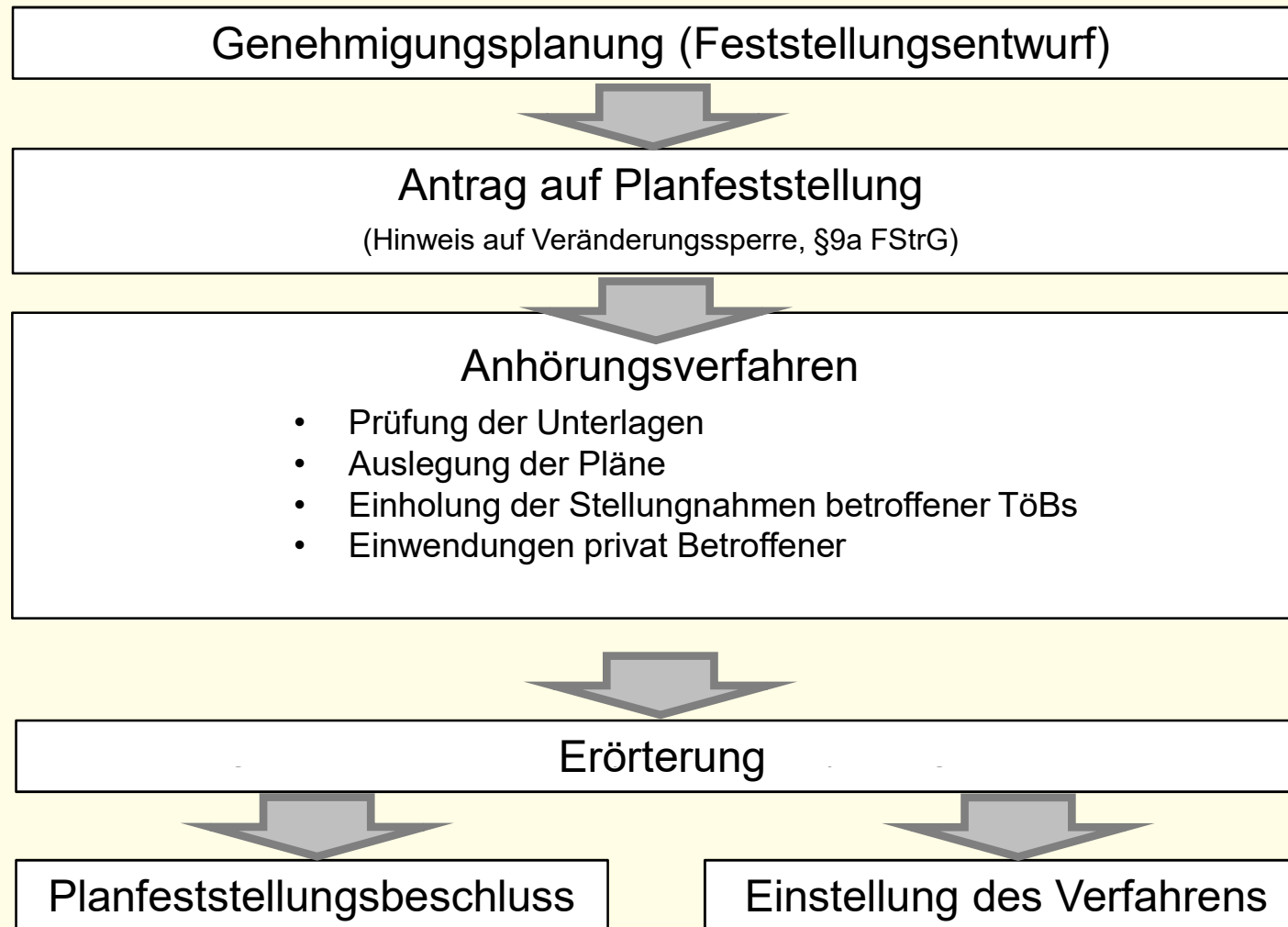
Ausführungsplanung 5

Projektstand und Zeitschiene

- Beginn der Umweltverträglichkeitsstudie mit dem Scoping
- Öffentlichkeitsbeteiligung wird im Beteiligungskreis weitergeführt
- Straßenplanung läuft parallel weiter

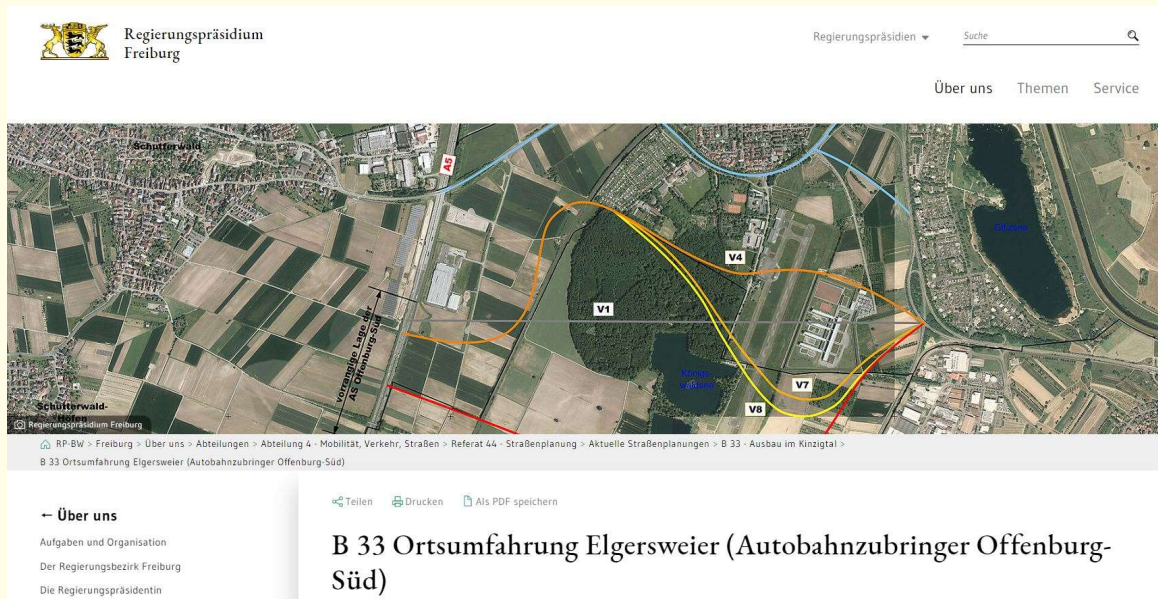


Das Planfeststellungsverfahren



Wir sind für Sie erreichbar!

Projektseite:



**Projektmailadresse:
B33-OG@rpf.bwl.de**



Projektteam

Sabine Klumpp
Referatsleitung Ref. 44

Steffen Hartmann
Projektleitung

Pia Kröger
Landschaftsplanung

Matthias Krause
Öffentlichkeitsbeteiligung