



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG



DOKUMENTATION

Dialogveranstaltung des
Regierungspräsidiums Freiburg zur
Ortsumfahrung B 33 Elgersweier

06. Oktober 2022

Inhalt

Begrüßung und Einführung	1
Marktplatz	3
Große Kartenübersicht	4
Weiße Wand	4
Deutsche Bahn: Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel	5
Umweltplanung: Umweltverträglichkeitsstudie	5
Straßenplanung und Verkehrsuntersuchung	6
Häufig gestellte Fragen	6
Gemeinde Hohberg	7
Stadt Offenburg	7
Kontakt	8
Anhang	9

Begrüßung und Einführung

Am Donnerstag, den 06. Oktober 2022, hat das Regierungspräsidium Freiburg um 18:00 Uhr zu einer Bürgerveranstaltung in der Hohberghalle in Niederschopfheim eingeladen. Die Veranstaltung diente der Information der Teilnehmenden über den aktuellen Planungsstand, sowie der Aufnahme und Diskussion von Hinweisen der Bürgerinnen und Bürger, die für die Variantenuntersuchung der Ortsumfahrung B 33 Elgersweier notwendig sind.



Abbildung 1: Bürgermeister Heck begrüßt das Publikum

Hanna Kasper von der translake GmbH und ihr Kollege Maximilian Stamm moderierten die Veranstaltung und baten zu Beginn Andreas Heck, Bürgermeister der Gemeinde Hohberg, auf die Bühne. Dieser begrüßte alle Teilnehmenden herzlich und gab einen Ausblick auf den Abend. Anschließend begrüßte auch Karl Kleemann als Leiter der Abteilung Mobilität, Verkehr, Straßen des Regierungspräsidiums Freiburg die Bürgerinnen und Bürger sowie die anwesenden Gemeindevertreter. Er stellte die Wichtigkeit und den Zweck der Veranstaltung heraus und lud alle Teilnehmenden zu einem konstruktiven Austausch im Laufe des Abends ein.



Abbildung 2: Abstimmung per Handzeichen über die Fragen der Moderation

Im darauffolgenden Teil ermittelte die Moderation per Handzeichen ein grobes Stimmungsbild darüber, wie viele der Anwesenden bereits an der Veranstaltung in der Offenburger Reithalle zur B 33 Ortsumfahrung Elgersweier im Jahr 2019 teilgenommen haben, ob eher Neugier oder eher Skepsis vorherrsche und wie gut sich die Anwesenden informiert fühlten. Die grobe Abschätzung der

Handzeichen ergab, dass ein Großteil bereits 2019 teilgenommen hatte. Bei den Fragen zur Stimmung und zum Informationsniveau waren die Antworten eher gemischt. So zeigte sich, dass bei der Frage nach der Information nur wenige sich sehr gut, viele gut und nur ein paar Bürgerinnen und Bürger ungenügend informiert fühlten. Frau Kasper und Herr Stamm stellten daraufhin noch einmal den Zweck der Veranstaltung und die Möglichkeit, in der Marktplatzsituation Informationen auszutauschen, heraus.

Nach der organisatorischen Einführung stellte Steffen Hartmann, der mit der Planung beauftragte Projektleiter vom Regierungspräsidium Freiburg, den aktuellen Stand der Planung dar und ging auf einige der Fragen der Bürgerinnen und Bürger, welche im Voraus bei der Anmeldung gestellt werden konnten, ein. Er erläuterte, warum bestimmte Varianten im Verlauf der Planung abgeschichtet – d.h. verworfen – worden sind und stellte die einzelnen Ausschlussgründe bezüglich jeder einzelnen Variante dar. Anschließend erläuterte er den weiteren Verlauf der Planung und erklärte, inwiefern die Hinweise der Bürgerinnen und Bürger in den weiteren Planungsprozess einfließen und diesen beeinflussen. Gegen Ende seines



Abbildung 3: Herr Hartmann hält seine Präsentation

Vortrags äußerten einige Zuhörer den Wunsch untereinander Meinungen zu hören und auszutauschen. Das Moderationsteam verwies jedoch auf die Möglichkeit, sich im späteren Verlauf der Veranstaltung intensiv an den Infoständen austauschen zu können sowie für die Übersicht der unterschiedlichen Meinungen zur Variantenbewertung die digitale Beteiligung zu nutzen.

Zum Abschluss der Einführungsvorträge stellten das Moderationsteam die Werkzeuge für den Beitrag zur weiteren Planung vor: In der Halle verteilt standen Ansprechpartner an Stationen, um zu unterschiedlichen Themenfeldern ins Gespräch zu kommen und Informationen auszutauschen. Neben den Fachleuten des Regierungspräsidiums Freiburg standen zudem Mitarbeitende der Stadt Offenburg, der Gemeinde Hohberg sowie der Deutschen Bahn zum Austausch zur Verfügung. Die Ergebnisse der Diskussionen sowie weitere Hinweise konnten die Teilnehmenden auf einem Plakat einbringen (s. unten).

Darüber hinaus erklärte Herr Stamm die Benutzung der Beteiligungskarte „mitmap“, mit der die Bürgerinnen und Bürger bis zum 7. November 2022 präzise Hinweise zu einzelnen Orten oder geplanten Trassenverläufen auf der Karte geben können. Auf der Karte kann darauf hingewiesen werden, was für welche Variante spricht und was dagegen. Außerdem können die Benutzerinnen und Benutzer dem Planungsteam Hinweise geben, was aus ihrer Sicht bei der weiteren Planung noch zu bedenken ist. Der Zugriff auf den Link www.karte-b33-elgersweier.de, mit dem die Karte aufrufbar ist, wurde auf Hinweiskarten an die Teilnehmenden verteilt. An einem Informationsstand während des Marktplatzes konnten Interessierte sich in Ruhe erklären lassen, wie die Karte zu bedienen ist.

Marktplatz

Nach den im Plenum erfolgten Beiträgen hatten die Teilnehmenden Zeit, sich an den aufgebauten Informationsständen zu informieren und ihre Hinweise für die weitere Planung zu hinterlassen, Fragen zu stellen und sich auszutauschen. Dazu waren in der Halle Stationen mit Plakaten verteilt, die von den jeweils zuständigen Personen betreut wurden. Die detailreichen Plakate befinden sich aus Gründen der Übersichtlichkeit im Anhang dieses Dokuments.



Abbildung 4: Die Bürger*innen diskutieren an der Kartenübersicht

Bei den Marktständen nutzten die Teilnehmenden die Möglichkeit, die verschiedenen Varianten mit dem Planungsteam zu diskutieren.

Von mehreren Personen wurde gefordert, die Variante V0 weiter zu untersuchen. Dem entgegnete das Planungsteam, dass ein richtlinienkonformer Ausbau notwendig sei. Dennoch präferierten einige Teilnehmende die Variante V0, weil sie hier auch eine schnellere Realisierung erhofften. Das Planungsteam erläuterte, dass auch bei einem Bestandsausbau dieselben Planungsschritte und vor allem das gleiche Genehmigungsverfahren über ein Planfeststellungsverfahren zu durchlaufen sei wie bei einer Neubautrasse. Der Ausbau im Bestand sei zudem oftmals komplizierter und dauere daher länger als bei einem Neubau und bringe außerdem meist längere Verkehrsbehinderungen mit sich. Dabei äußerten einzelne Teilnehmende, dass sie Sorge hätten, dass die Variante V0 vor dem Hintergrund, dass die Südanbindung politisch gewollt sei, bewusst schlecht gerechnet/bewertet worden wäre. Das Planungsteam bekräftigte daraufhin, dass Planungen und Entscheidungen wie die Vorabschichtung der V0 ausschließlich auf geltenden Richtlinien und Rechtsvorschriften beruhten. Zudem wurde bei V0 von einigen Teilnehmenden grundsätzlich die Erforderlichkeit eines Umbaus des Knotens B33a/B3/B33 angezweifelt.

Einige Teilnehmende, insbesondere diejenigen, die aus Hohberg kamen, sahen die Variante 3a u. a. bezüglich des Themas Flächenverbrauch kritisch. Viele Grundstücke seien betroffen und landwirtschaftliche Flächen würden zerschnitten. Der Flächenverbrauch (insbesondere von landwirtschaftlichen Flächen) wurde kritisch hinterfragt. Wo solle künftig Nahrung angebaut werden, wenn immer mehr Ackerflächen überbaut werden? Weiter wurde befürchtet, dass die gemeinnützige

Arbeit des CVJM-Heims Marienhof durch V3a massiv beeinträchtigt werde bzw. die künftige Nutzbarkeit des Anwesens in der heutigen Form in Frage stehe. Hier wurde Variante 4b bevorzugt.

Diskutiert wurde auch über die Abstimmung zwischen der Deutschen Bahn (DB) und der Straßenplanung. Dabei wurde angemerkt, dass die provisorische Anschlussstelle an der A5 für den Tunnelbau der DB gleich endgültig als Anschlussstelle der B 33 gebaut werden könnte. Auch wurde gewünscht, die Brücke der B 3/B 33 an der Anschlussstelle des Südrings für die Fahrtrichtung Süden nutzbar zu machen und aktuelle Provisorien aus der aktuellen Sanierung B 3/B 33 als Teil des Bestandsausbaus beizubehalten statt rückzubauen.

Weitere Diskussionsthemen waren der Wert des Waldes als Erholungsraum und die Frage, was ein Gemeinderatsbeschluss bewirke (z. B. ob die Gemeinde dem Straßenbau widersprechen könne und welche Rolle es spiele, auf wessen Gemarkung die Straße liegt). Das Planungsteam erläuterte, dass die Kommunen neben dem kontinuierlichen Austausch während des Planungsprozesses im Zuge der Anhörung der Träger öffentlicher Belange angehört würden und ihre Einwände im Zuge des Planfeststellungsverfahrens einbringen können. Ein entsprechender Gemeinderatsbeschluss könne jedoch keine Maßnahme aus dem Bundesverkehrswegeplan verhindern, da für diesen das übergeordnete Bundesrecht gelte. Außerdem wurde nach dem untergeordneten Wegenetz (z. B. nach Wirtschaftswegbrücken) gefragt.

Große Kartenübersicht

Auf einem Tisch war eine große Karte mit den neuesten Möglichkeiten der Trassenführung ausgebreitet. Die Bürgerinnen und Bürger konnten hier mit Herrn Schulz vom Regierungspräsidium Freiburg ihre Bedenken und Anregungen zur Planung äußern und Alternativvorschläge diskutieren.

Weißer Wand

Für weitere Hinweise zu übergreifenden Themen gab es die weiße Wand.



Abbildung 5: Auf der "Weißen Wand" haben Bürger*innen ihre Anregungen auf Post-Its aufgeklebt

Im Folgenden sind die Ergebnisse zur besseren Lesbarkeit wörtlich digitalisiert. Das dazugehörige Plakat befindet sich als Bild im Anhang dieses Dokuments.

Wie geht die Planung mit RS Weg zusammen
Kommunikation und Pläne per Amtsblatt
Lärmproblematik bei allen Varianten --> Tieferlegung, Trogbau?
Geplanter Naturkindergarten der Gemeinde Hohberg auf dem Gelände des CVJM-Marienhofs
Berücksichtigung CVJM-Marienhof, wo ca.20 Pers. Wohnen, Kinder- und Jugendarbeit stattfindet (Zeltlager, Klassenfahrten: ca. 5000 Übernachtungen pro Jahr)
Pläne in Broschüre veröffentlichen
Ausbau der Bestandsstraße auf 2+2 Spuren. Jetzt
Nur 25% des Verkehrs laufen von B33 zur Autobahn. Das wurde im Vortrag falsch dargestellt!
Schade, dass man nicht mitbekommt, was an den anderen Tischen diskutiert wird
Wechselwirkungen Bahnprojekt + Südzubringer in Umweltverträglichkeit für CVJM-Marienhof
Wir brauchen keinen neuen Zubringer, sondern besseren Verkehrsfluss auf B33/B3 Abschnitt

Deutsche Bahn: Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel

Am Stand der Deutschen Bahn konnten die Teilnehmenden sich mit Frau Schimke, Herrn Mosbacher und Herrn Klenert über das Zusammenspiel des Straßenausbaus mit dem DB-Projekt informieren. Am Stand konnte unter anderem über die unterschiedlichen Varianten in Bezug auf den Tunnelbau in Offenburg gesprochen werden.



Abbildung 6: Interessierte Bürger*innen informieren sich am Stand der deutschen Bahn

Umweltplanung: Umweltverträglichkeitsstudie

Am Stand der Umweltplanung stellten Pia Kröger, Landschaftsplanerin beim Regierungspräsidium Freiburg und Franziska Bücking von BHM Umweltplanung vor, wie eine Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführt wird. Die unterschiedlichen Schutzgüter Menschen, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter wurden vorgestellt und Fragen beantwortet.



Abbildung 7: Teilnehmende diskutieren am Stand zur Umweltplanung

Straßenplanung und Verkehrsuntersuchung

Hier wurden die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung und der aktuelle Stand der Straßenplanung vorgestellt. Dazu standen Frau Klumpp, Herr Kleemann und Herr Hartmann vom Regierungspräsidium Freiburg, Herr Kesenheimer von der PTV Group, sowie Herr Martin von RS Ingenieure bereit, um die Fragen der Bürgerinnen und Bürger zu beantworten und ihre Bedenken aufzunehmen. Auf den einzelnen Plakaten (s. Anhang) wurden noch einmal die Informationen, die für die Voruntersuchung relevant sind, für die jeweiligen Variantenbündel dargestellt. Insbesondere die Gründe, warum einzelne Varianten abgeschichtet wurden, konnten im Detail diskutiert werden. Die Gründe waren zum einen der fehlenden entwurfstechnischen Machbarkeit entsprechend der geltenden Richtlinien, zum anderen der mangelnden verkehrlichen Leistungsfähigkeit zuzuordnen.



Abbildung 8: Viele Teilnehmende versammelten sich am Stand der Verkehrsplanung

Häufig gestellte Fragen

Die Station „Häufig gestellte Fragen“ wurde von Herrn Krause aus dem Bereich Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung des Regierungspräsidiums Freiburg betreut. Hier konnten Interessierte die gegebenen Antworten diskutieren und sich einzelne Aspekte des Projekts erklären lassen.

Gemeinde Hohberg

Am Stand der Gemeinde Hohberg diskutierten neben Bürgermeister Heck auch Herr Breig vom Bauamt und Herr Sauer vom Hauptamt die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger.



Abbildung 9: Austausch mit Vertretern der Gemeinde Hohberg

Stadt Offenburg

Die Stadt Offenburg wurde vertreten durch Bürgermeister Martini, Frau Bär von der Verkehrsplanung, Frau Mayer-Hochbaum von der Stadtplanung. Dort wurden die Aspekte, die direkt die Stadt Offenburg und deren Einwohnerinnen und Einwohner betreffen, besprochen.

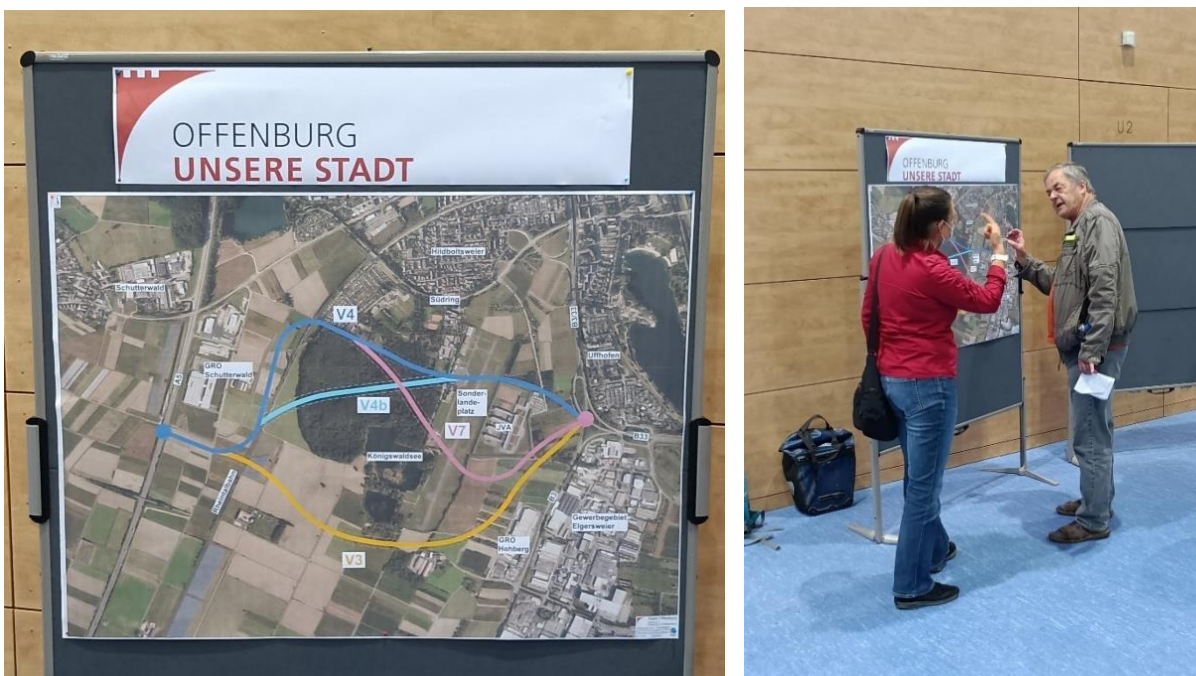


Abbildung 10: Austausch mit Vertreter*innen der Stadt Offenburg

Kontakt

Bei Fragen oder Anmerkungen wenden Sie sich gerne an folgende Ansprechpersonen:

Regierungspräsidium Freiburg

Matthias Krause

Öffentlichkeitsbeteiligung

+49 (0) 761 208-2322

oeffentlichkeitsbeteiligung@rpf.bwl.de

Prozessbegleitung und Moderation:

translake GmbH

Hanna Kasper und Maximilian Stamm

+49 (0) 7531 365 92 30

info@translake.org

Für das Protokoll: Benedict Hahn und Hanna Kasper

Anhang

Tunnelbau Projekt der Deutschen Bahn



DB NETZE

www.karlsruhe-basel.de

Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Die Mitte des 19. Jahrhunderts erbaute Eisenbahnstrecke Karlsruhe–Basel gehört zu den ältesten Routen in Europa. Mehr als 300 Züge des Nah-, Fern- und Güterverkehrs nutzen täglich die auch als Rheintalbahn bezeichnete Strecke.

Der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn bedeutet

-  Erhöhung der Streckenkapazität
-  Entmischung von Personen- und Güterverkehr
-  Erhöhung der Geschwindigkeit und Verkürzung der Reisezeit



Stations: Karlsruhe, Rastatt, Baden-Baden, Offenburg, Kenzingen, Riegel, Freiburg, Müllheim/Auggen, Basel

Tunnels: Tunnel Rastatt, Tunnel Offenburg, Mengener Tunnel, Katzenberg-tunnel

-  rund 200 km von Karlsruhe nach Basel
-  rund 340 Brückenbauwerke
-  5 Tunnel
-  35 neue/sanierte Bahnhöfe und Haltepunkte
-  Güter- und Nahverkehr: bis zu 160 km/h
-  Fernverkehr: bis zu 250 km/h

 Kofinanziert von der Europäischen Union



Eine starke Verbindung für Europa

Die Strecke Karlsruhe–Basel ist Bestandteil des wichtigsten europäischen Güterkorridors von Rotterdam nach Genua. Als Rheintalbahn verbindet sie die Ballungsräume des Rheingebiets und setzt sich weiter nach Süden fort. Im weiteren Verlauf ist sie der wichtigste nördliche Zubringer der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) mit dem Gotthard- und Lötschberg-Basistunnel in der Schweiz.



The map shows a network of rail routes across Europe. A red line highlights the main corridor from Rotterdam (NL) through the Rhine region (Germany) to Basel (CH), and then through the Alps (Switzerland) to Genua (IT). Key stations marked include Amsterdam, Rotterdam, Zevenaar, Kijffhoek, Meteren, Emmerich, Antwerpen, Oberhausen, Seebrügge, Gent, Mecheln, Montzen, Aachen, Duisburg, Köln, Wiesbaden, Mannheim, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg, Basel, Otten, Brugg, Bern, Lötschberg, Gotthard, Domodossola, Bellinzona, Luino, Chiasso, Novara, Mailand, Alessandria, Arquata, and Genua. An inset map provides a closer view of the Karlsruhe-Offenburg-Freiburg-Basel section.



Kofinanziert von der Europäischen Union



Umweltplanung

Umweltverträglichkeitsstudie



Fläche



betrachtete Aspekte:

- Nutzung und potenzielle Nutzungen der Fläche
- Landwirtschaftliche Flurbilanz

potenzielle Beeinträchtigung

- absoluter Flächenverlust
- Nutzungseinschränkungen von angrenzenden Flächen durch betriebsdingte Emissionen von Lärm und Schadstoffen
- Bedarf an Fläche für Kompensationsmaßnahmen



Landschaft



betrachtete Aspekte:

- Landschaftsbild Ausgangssituation
- Landschaftsbildrelevante Flächen/Elemente
- Erholungswald
- Sichtbeziehungen

potenzielle Beeinträchtigungen:

- Verlust ästhetisch wirksamer Landschaftselemente
- Überprägung der Landschaft mit technischen Bauwerken
- Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen durch Bauwerke und Hochlage der Fahrbahn



Klima und Luft



betrachtete Aspekte:

- Luftschadstoffe
- Frisch- und Kaltluftentstehungsgebiete
 - Wald, Gewässer
- Frischluftbahnen
- Kaltluftabfluss

potenzielle Wirkungen:

- Beeinträchtigung von Wohn- oder Erholungsflächen durch Luftschadstoffe entlang der Neubaustrecke
- Reduzierung der Luftschadstoffe im Bereich von Wohn- oder Erholungsflächen entlang der Bestandsstrecke
- Verlust von klimatischen Entlastungsflächen
- Barrieren der Frischluftbahnen oder Kaltluftabflüsse



Kulturgüter



betrachtete Aspekte:

- Baudenkmäler
- archäologische Fundstellen
- Besonderheiten

potenzielle Beeinträchtigungen:

- Zerstörung oder Zerschneidung von Kulturdenkmälern
- Beeinträchtigung der Kulisse



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG

Umweltverträglichkeitsstudie



Tiere



betrachtete Aspekte

- Artvorkommen aus Bestandserfassung 2023 und vorhandenen Daten (z.B. DB Erfassung)
- Lebensstätten
- Wanderkorridore
- Fokus bei UVS auf besonders und streng geschützte Arten gemäß § 44 BNatSchG und planungsrelevante Arten:
 - Vögel
 - Fledermäuse
 - Reptilien
 - Amphibien
 - Haselmaus
 - Wildkatze
 - Dachs
 - Tagfalter
 - ...

potenzielle Beeinträchtigungen:

- Tötung, Störung, Verletzung beim Bau- und Betrieb
- Zerstörung von Lebensstätten
- Zerschneidung von Teillebensräumen
- Barriere im Populationsaustausch

Bestandsbewertungskriterien:

- Schutzstatus Artenschutz
- Rote Liste Deutschland und BaWü
- Bewertung der Lebensräume in Anlehnung an Reck&Kaule
- Ansprüche an pot. CEF-Maßnahmen/ FCS-Maßnahmen



Pflanzen und biologische Vielfalt



betrachtete Aspekte

- Biototypen werden flächendeckend kartiert
- Schutzgebiete (FFH-, Naturschutzgebiete,...)
- geschützte Biotope
- FFH-Mähwiesen
- Streuobstbestände
- landesweiter Biotopverbund und Wildtierkorridore

potenzielle Beeinträchtigungen:

Verlust von (hochwertigen) Biotopflächen teilweise mit langen Entwicklungszyklen (→schwer kompensierbar) und speziellen Standortansprüchen

Bestandsbewertungskriterien:

- Wertigkeit der Biotope gemäß ÖKVO
- Schutzstatus der Fläche
- Kernflächen des landesweiten Biotopverbundes



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG

Umweltverträglichkeitsstudie

Untersuchung der Varianten hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Schutzgüter: Menschen, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkungen →

Ergebnis: umweltfachliche Vorzugsvariante



Mensch menschliche Gesundheit



betrachtete Aspekte

- Wohnbebauung
- Siedlungsnahe Erholung
- Anlagen für Erholung, Sport und Spiel
- Landschaftsgebundene Erholungs-, Freizeit- und Erlebnisqualität

potenzielle Wirkungen:

- Verlust von Erholungsflächen
- Beeinträchtigung von Wohnbebauung und Erholungsflächen durch Lärm und Schadstoffe beim Bau und Betrieb
- Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen
- Reduzierung von Stau, Lärm und Schadstoffen an der Bestandsstrecke



Boden



betrachtete Aspekte

- Bodenfunktionen:
 - natürliche Fruchtbarkeit,
 - Ausgleichskörper im Wasserhaushalt,
 - Filter und Pufferfunktion für Schadstoffe
 - Standort für natürliche Vegetation
- Altlasten
- Bodenschutzwald
- Geotope, Bodendenkmale

potenzielle Beeinträchtigungen:

- Inanspruchnahme / Standortveränderung
- Flächenversiegelung
- Schadstoffbelastung
- Störung besonderer Schutzfunktionen des Bodens



Wasser



Grundwasser

- Wasserschutzgebietszonen/Trinkwasserschutz
- Grundwasserflurabstand
- Deckschichtmächtigkeit und Filterfunktionsfähigkeit der Überdeckung

Oberflächenwasser

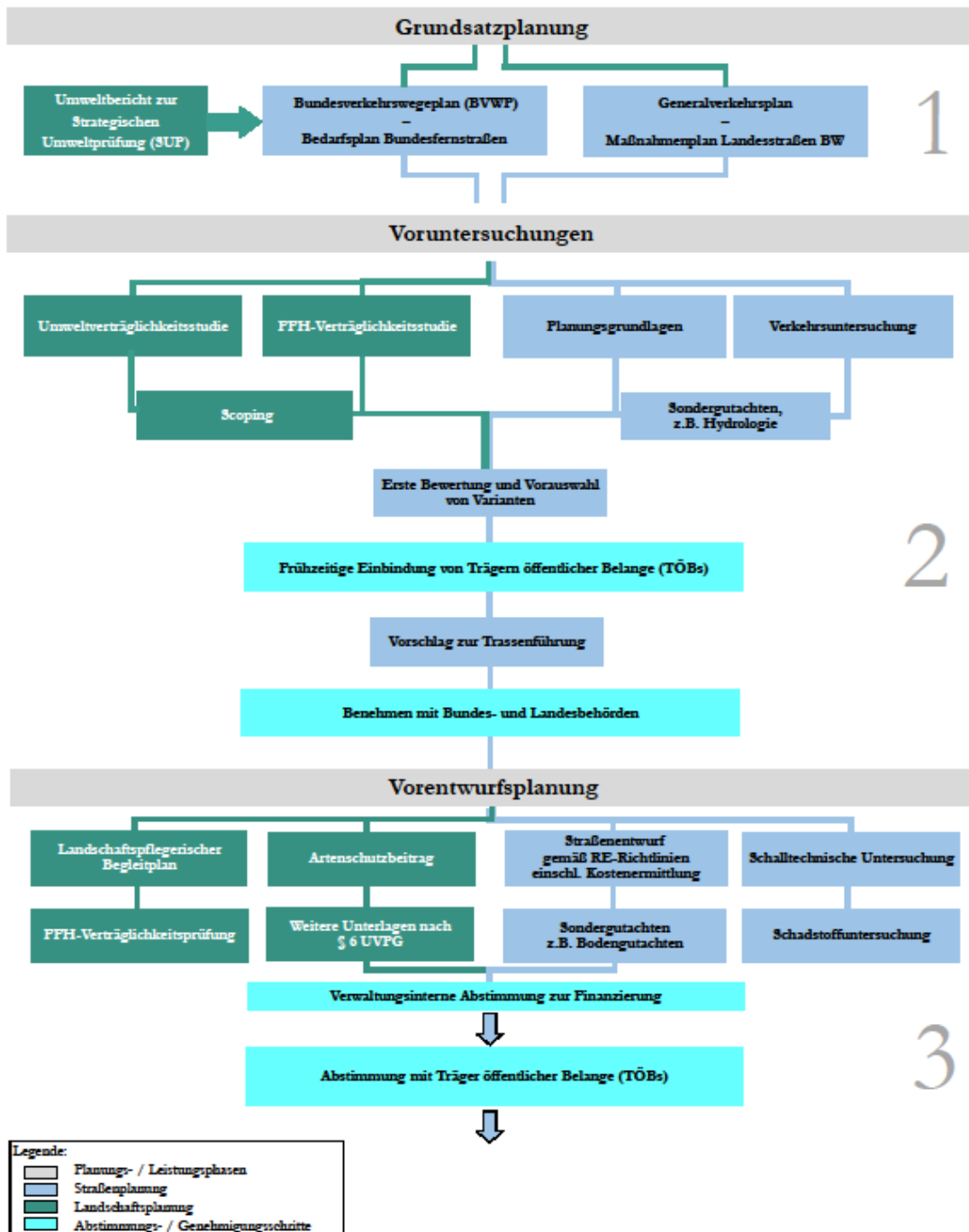
- Verlegung von Gewässern
- Gewässerquerungen
- Hochwasserschutz und Retentionsraum
- Einträge in Oberflächengewässer

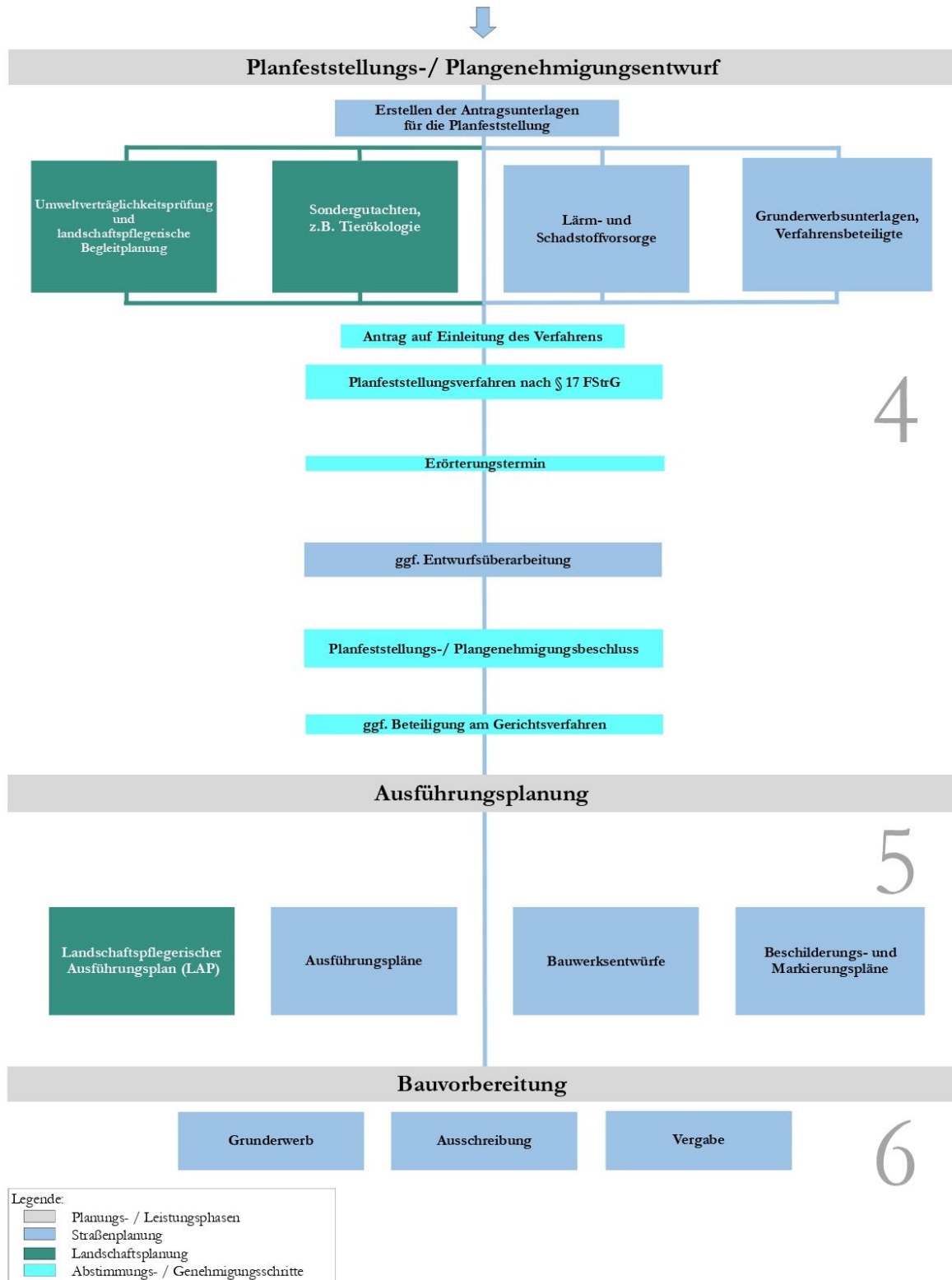


Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG

Verkehrsplanung

Ablauf einer Straßenplanung





Variantenbündel 0 (Bestandsausbau)



Kurzbeschreibung und Absichtungsgründe

- durchgehend 4-streifiger Ausbau des Bestands
- Bei Var. 0a zusätzlich 4-streifiger Ausbau der Rampen im Knotenpunktbereich B 3 / B 33 bei Elgersweier
- Durchgehende Strecke ohne Betrachtung der Knotenpunkte noch knapp leistungsfähig
- Bestehende Anschlüsse an die B 3 / B 33 müssten teilweise entfallen, daher nachteilig für das nachgeordnete Netz
- Umbau des Offenburger Eis schwierig (u.a. umweltfachliche Belange, Wirtschaftlichkeit)
- Formale Projektziele (Entzerrung Verkehr B3/ B 33, Schaffung zusätzlicher Anschlussstelle) werden nicht erreicht
- Erforderlicher Umbau des Knotenpunkts L 99 / B 33 / B 3 entwurfstechnisch nicht in leistungsfähiger Form machbar

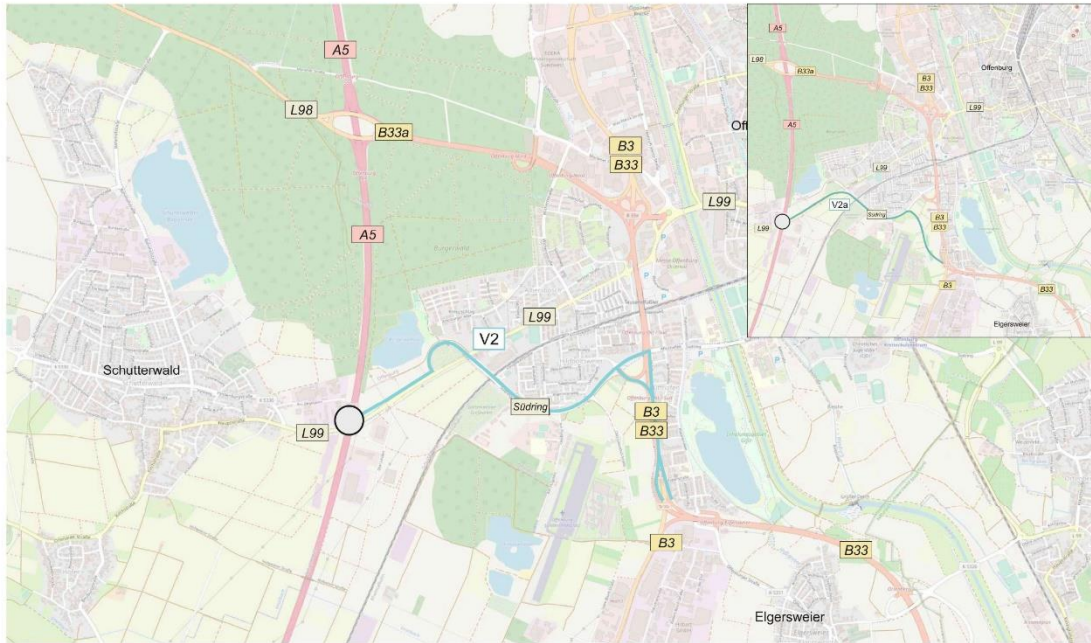


Veränderter Überlagerung aus Daten des Knotenpunkts B33/ B3/ L 99



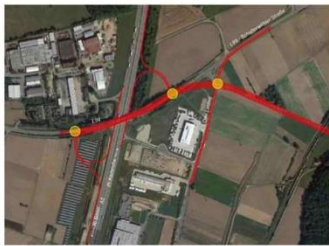
Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG

Variantenbündel 2 (Ausbau Südring)



Kurzbeschreibung und Abschichtungsgründe

- 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 weist gute verkehrliche Wirkung auf
- Große Anzahl an Knotenpunkten mit Bestand erforderlich, daher kein Streckencharakter einer Bundesstraße
- Anschluss an die A 5 nicht planfrei, d.h. eine kreuzungsfreie Straßenverbindung auf unterschiedlichen Höhenebenen, möglich
- Abstand der Anschlussstellen auf der A 5 wäre nicht richtlinienkonform



Skizze möglicher Knotenpunkte an der Trasse

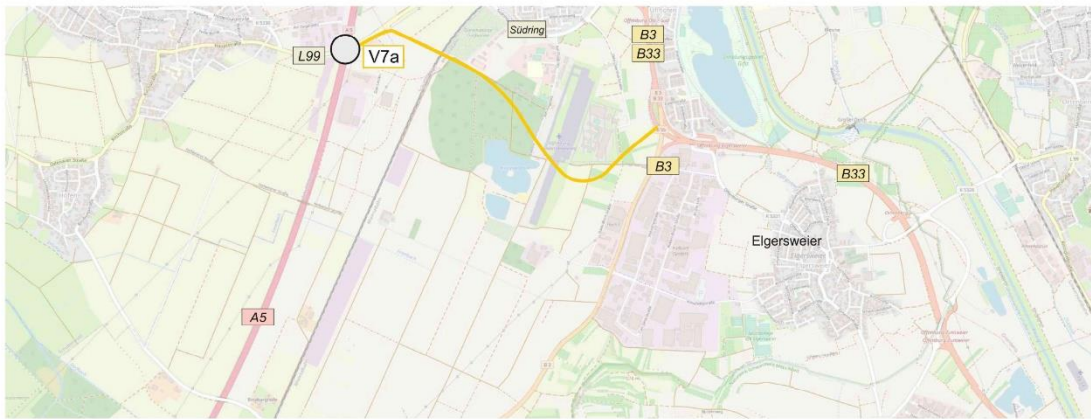
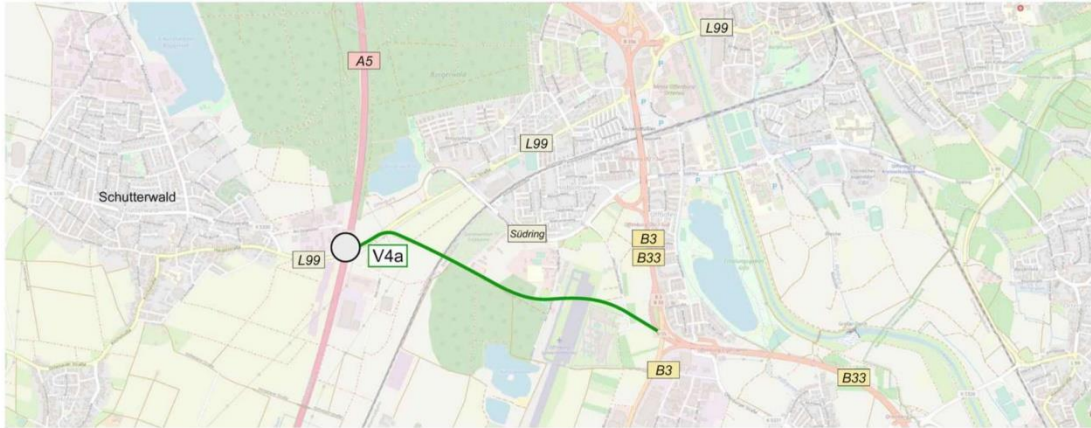


Bestehende Knotenpunkte am Südring



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG

Untervarianten 4a und 7a

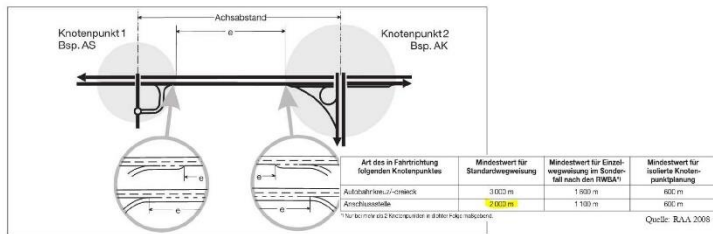


Kurzbeschreibung und Abschichtungsgründe

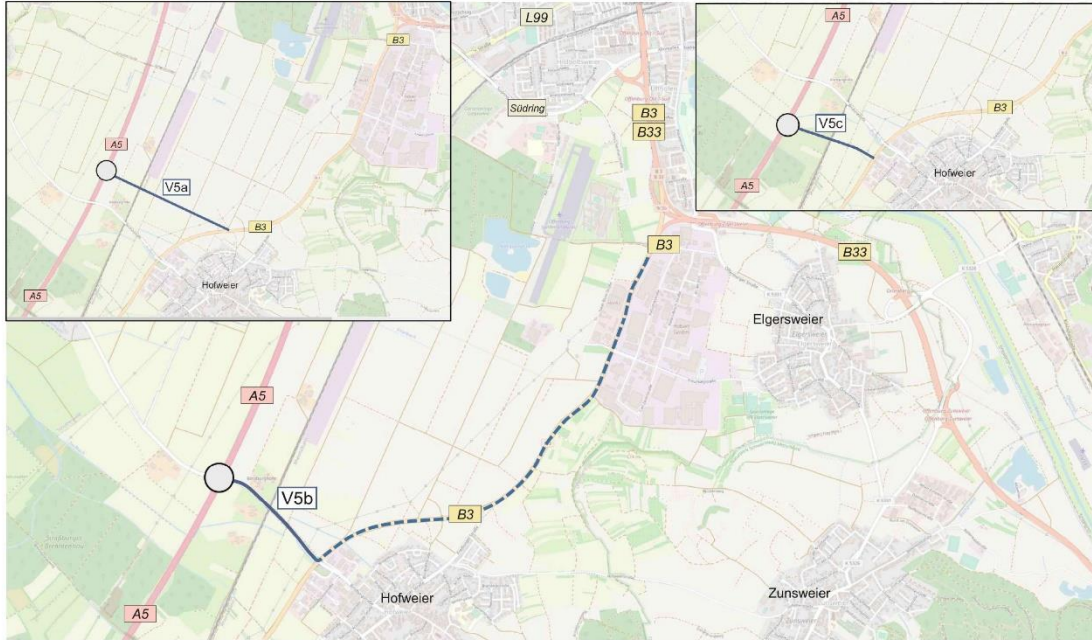
- Grundsätzlich umsetzbar und auf freier Strecke, ohne Betrachtung der Knotenpunkte, leistungsfähig
- Anschluss an die A 5 nicht planfrei, d.h. eine kreuzungsfreie Straßenverbindung auf unterschiedlichen Höhenebenen, möglich
- Abstand der Anschlussstellen an der A 5 wären nicht richtlinienkonform



Skizze möglicher Knotenpunkte an der Trasse



Variantenbündel 5



Kurzbeschreibung und Abschichtungsgründe

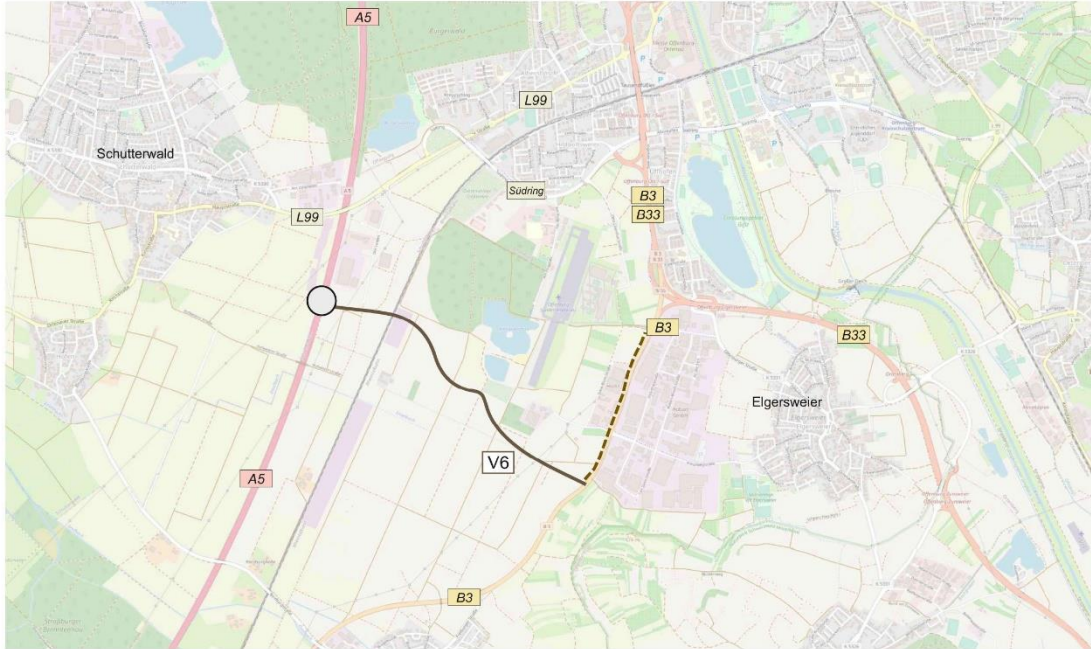
- Querspanne B 3 – A 5 mit relativ kurzer Neubaustrecke
- Untervarianten 5 a bis c mit identischer Verkehrswirkung
- 4-streifiger Ausbau der B 3 erforderlich
- Entflechtung des Verkehrs der B 3 und B 33 wird nicht erreicht
- Geringste Verkehrswirkung, da für den Hauptverkehr Richtung Norden zu weit südlich und somit wenig attraktiv, erkennbar z.B. durch:
 - geringere Entlastung der B3/ B 33, B33a Richtung Norden als bei anderen Varianten
 - nur geringe Verkehrszunahme auf der B3 südl. Kreuzstraße, wo aber Verkehr vom Kinzigtal aufgenommen werden müsste

Lfd.Nr.	Lage	Prognose	Planfall	Planfall	Planfall	Planfall	Planfall	Planfall	Planfall	Planfall	Planfall	Planfall	Planfall	Planfall
		Neufall 2040 [in Kfz/24h]	V0 [in Kfz/24h]	V0a [in Kfz/24h]	V2 [in Kfz/24h]	V2a [in Kfz/24h]	V3a [in Kfz/24h]	V4 [in Kfz/24h]	V4a [in Kfz/24h]	V4b [in Kfz/24h]	V2b [in Kfz/24h]	V6 [in Kfz/24h]	V7 [in Kfz/24h]	V7a [in Kfz/24h]
1	A5 nördl. AS Offenburg	97.600	97.300	97.400	100.500	101.400	100.500	100.300	101.600	100.400	99.800	101.700	100.100	101.900
2	A5 südl. AS Offenburg	83.700	83.800	83.800	86.800	95.900	94.800	94.500	98.700	94.400	85.900	92.300	94.200	95.700
3	A5 südl. neuer AS	83.700	83.800	83.800	85.500	86.100	87.600	87.600	86.100	87.700	85.900	89.000	87.500	86.100
4	A5 südl. neuer AS V5b	83.700	83.800	83.800	85.500	86.100	87.600	87.600	86.100	87.700	89.900	89.000	87.500	86.100
5	B33a östl. AS Offenburg	62.900	63.500	63.500	48.100	43.100	44.000	43.900	43.700	44.200	58.300	50.200	44.400	40.700
6	B33a westl. KP B3/B33	53.500	55.200	55.100	41.400	36.600	37.800	37.100	37.700	37.400	47.600	42.600	37.400	34.600
7	B33 südl. KP B3/B33	45.400	53.700	52.200	39.500	33.400	30.200	30.300	32.300	30.400	39.000	34.100	30.600	32.100
8	B3/B33 südl. AS Süding	37.300	62.400	60.300	55.900	37.700	42.200	42.400	36.900	42.400	50.500	46.700	42.600	36.900
9	B3 südl. KP B3/B33	28.200	29.100	29.100	26.300	30.100	31.200	31.200	30.600	31.300	25.600	24.500	31.200	30.400
10	B3 südl. KP Kreuzstr.	25.600	25.000	25.000	22.400	21.600	23.000	23.000	21.400	23.200	23.700	25.700	23.100	21.400
11	B3 südl. KP Benzurgstr.	25.200	24.700	24.700	23.200	22.100	22.500	22.900	22.200	22.600	23.700	22.600	22.500	22.100
12	B33 östl. KP B3/B33	30.900	33.900	32.700	32.200	35.600	35.500	35.700	35.100	35.800	30.800	32.200	35.500	35.400



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG

Variante 6



Kurzbeschreibung und Abschichtungsgründe

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

Strecke	km	Bestand		V6		V5		V3a		V3b		V3c		V3d	
		PKW	GV	PKW	GV	PKW	GV	PKW	GV	PKW	GV	PKW	GV	PKW	GV
1	0,1	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG

