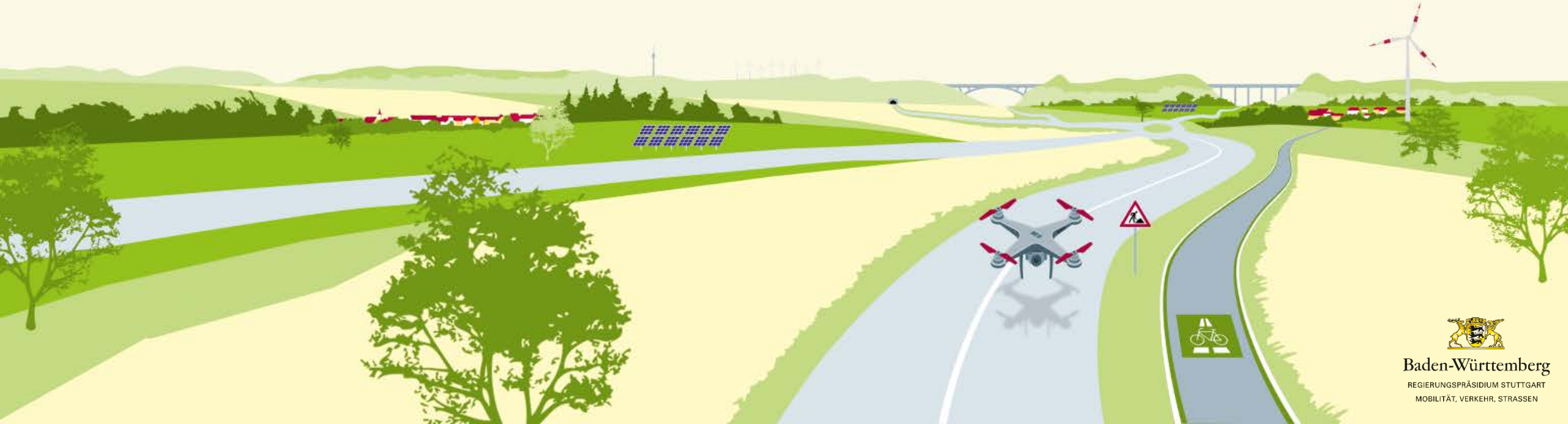
B 465 Ausbau der drei Knotenpunkte bei Dettingen/Teck - Voruntersuchung -

Vorstellung bei der Gemeinde Dettingen unter Teck am 07.03.2023



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART
MOBILITÄT, VERKEHR, STRASSEN

Variantenuntersuchung

Gliederung

- Verkehrsuntersuchung
- Mögliche Varianten
- Variantenvergleich
- Weitere Prüfung
- Kosten
- Fragen

Bisherige Untersuchungen

- Verkehrsuntersuchung, Mai 2020
  - Verkehrsbelastung, Leistungsfähigkeit
  - Die drei Knotenpunkte sind im Bestand überlastet
  - erste Überlegungen

- Überprüfung Kreisverkehrsplatz K 1250 Albert-Schüle-Weg, Januar 2022
  - Verkehrsbelastung, Leistungsfähigkeit
  - Prüfung der Kapazitätsreserven

Verkehrsuntersuchung

Knotenpunkte

Knotenpunkt 1:

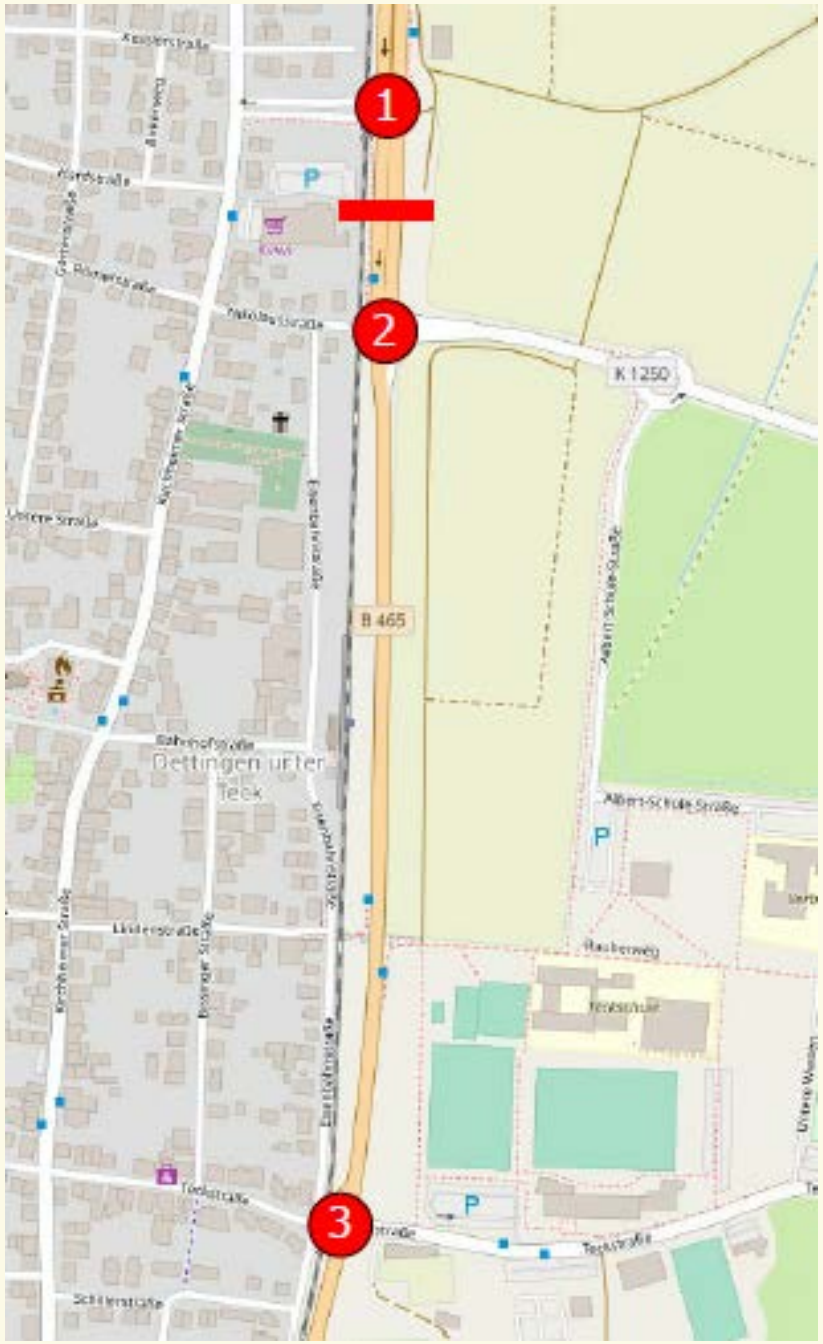
B 465 / Kirchheimer Straße

Knotenpunkt 2:

B 465 / K 1250

Knotenpunkt 3:

B 465 / Teckstraße



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART
MOBILITÄT, VERKEHR, STRASSEN

Möglich Varianten

- Variante 1
  - zusätzliche Fahrspuren in 8 Bereiche
- Variante 2
  - zusätzliche Fahrspuren in 8 Bereiche
  - alternative Fußgängerquerung am Knotenpunkt 1
- Variante 3
  - zusätzliche Fahrspuren in 11 Bereiche
- Variante 4
  - Am Knotenpunkt 2 wurde alternativ ein Kreisverkehrsplatz untersucht
- Variante 5
  - Am Knotenpunkt 2 wurde alternativ ein Turbokreisverkehrsplatz untersucht

Vorstellung der Varianten

Variante 1

KP 1:

zusätzliche Spur für Rechtseinbieger aus Dettingen

KP 2:

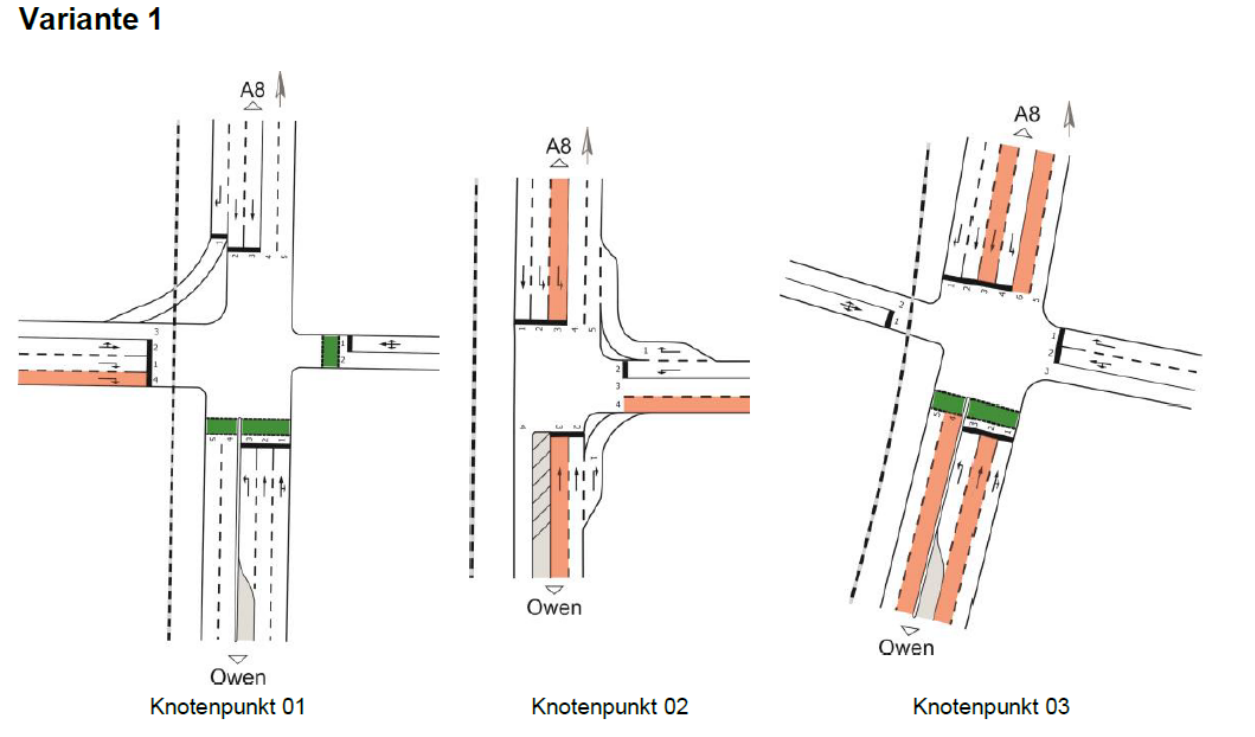
zusätzliche Spur für Linksabbieger nach Nabern

zusätzliche Spur für den Süd-Nord-Verkehr

KP 3:

zusätzliche Spur für den Nord-Süd-Verkehr

zusätzliche Spur für den Süd-Nord-Verkehr



Vorstellung der Varianten

Variante 2

KP 1:

zusätzliche Spur für Rechtseinbieger aus Dettingen

alternative Fußgängerquerung am Knotenpunkt 1

KP 2:

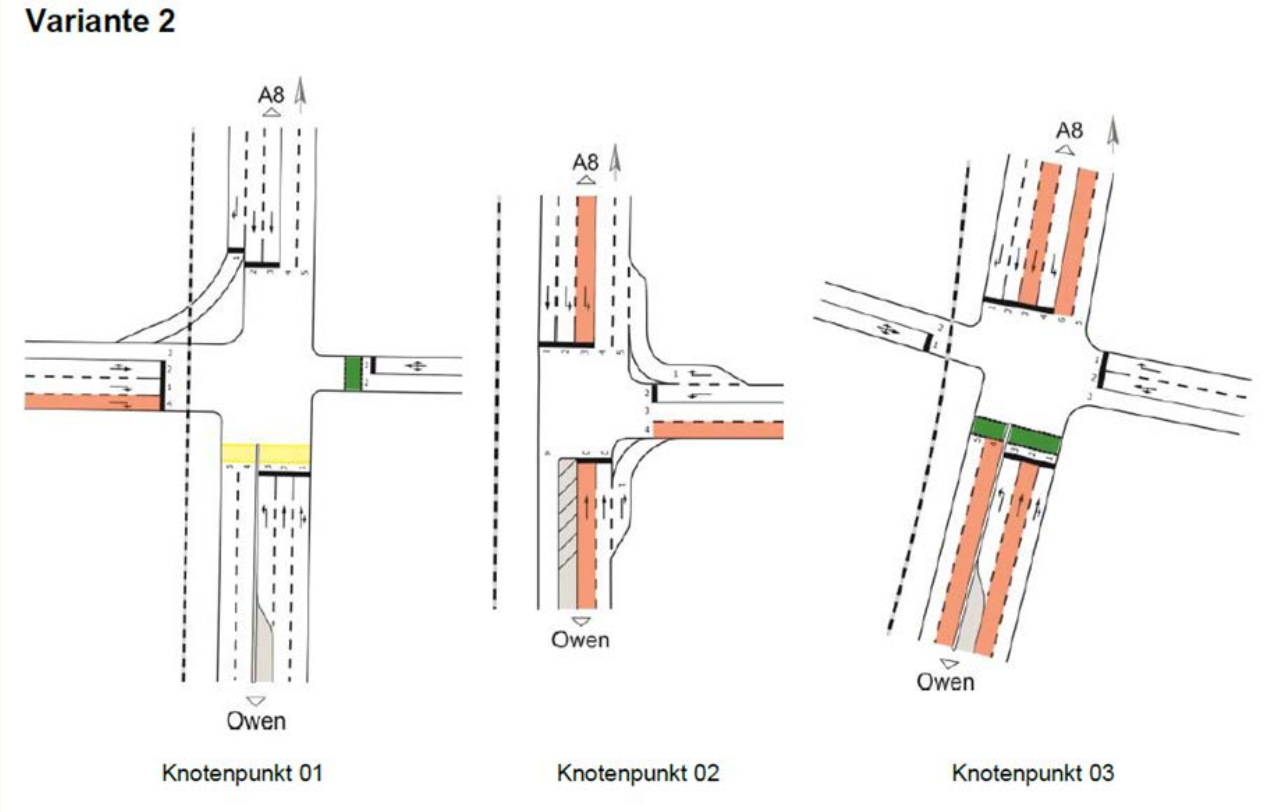
zusätzliche Spur für Linksabbieger nach Nabern

zusätzliche Spur für den Süd-Nord-Verkehr

KP 3:

zusätzliche Spur für den Nord-Süd-Verkehr

zusätzliche Spur für den Süd-Nord-Verkehr



Vorstellung der Varianten

Variante 3

KP 1:

zusätzliche Spur für den Nord-Süd-Verkehr

KP 2:

zusätzliche Spur für Linksabbieger nach Nabern

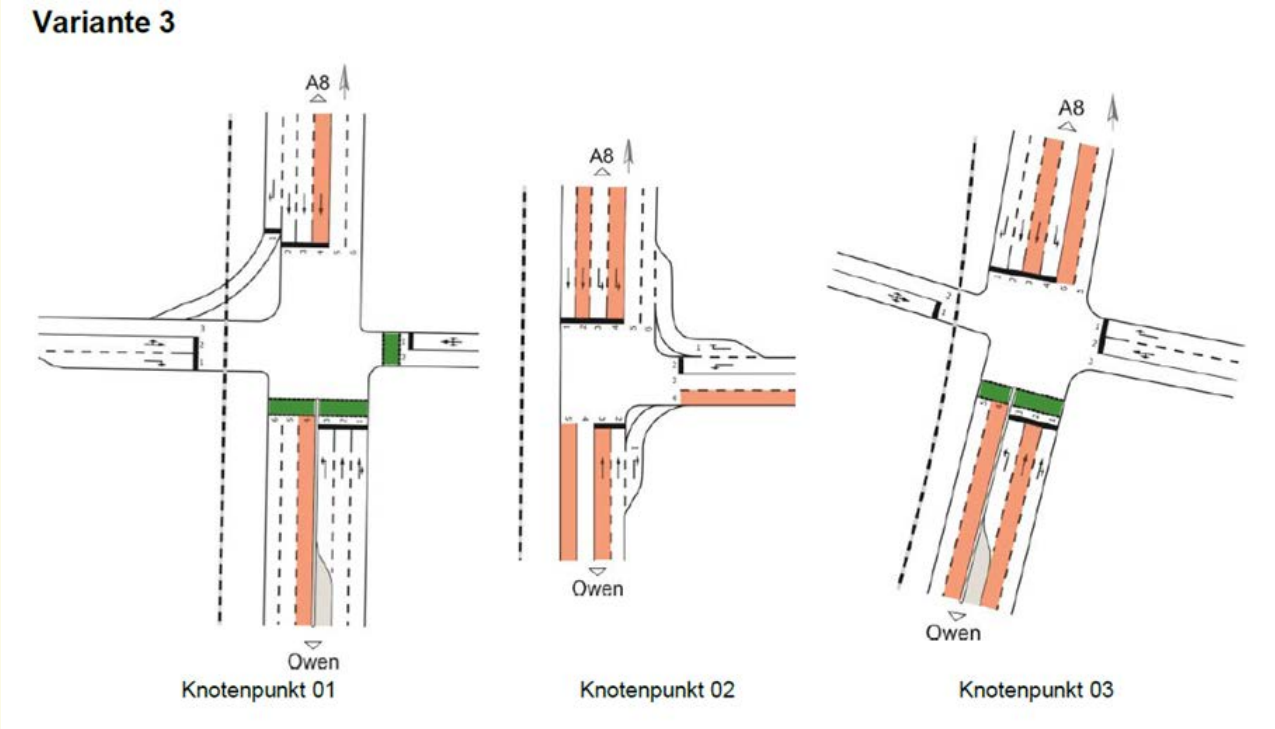
zusätzliche Spur für den Nord-Süd-Verkehr

zusätzliche Spur für den Süd-Nord-Verkehr

KP 3:

zusätzliche Spur für den Nord-Süd-Verkehr

zusätzliche Spur für den Süd-Nord-Verkehr



Vorstellung der Varianten

Variante 4

KP 1:

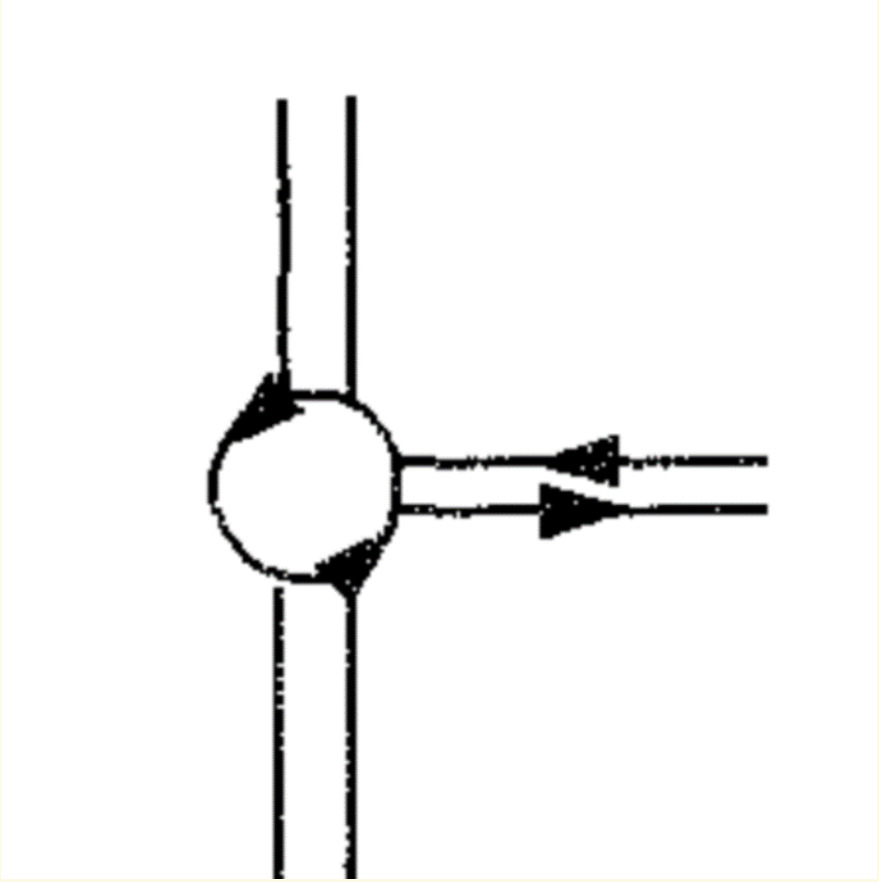
wie Variante 3

KP 2:

alternativ Kreisverkehrsplatz

KP 3:

wie Variante 3



Vorstellung der Varianten

Variante 5

KP 1:

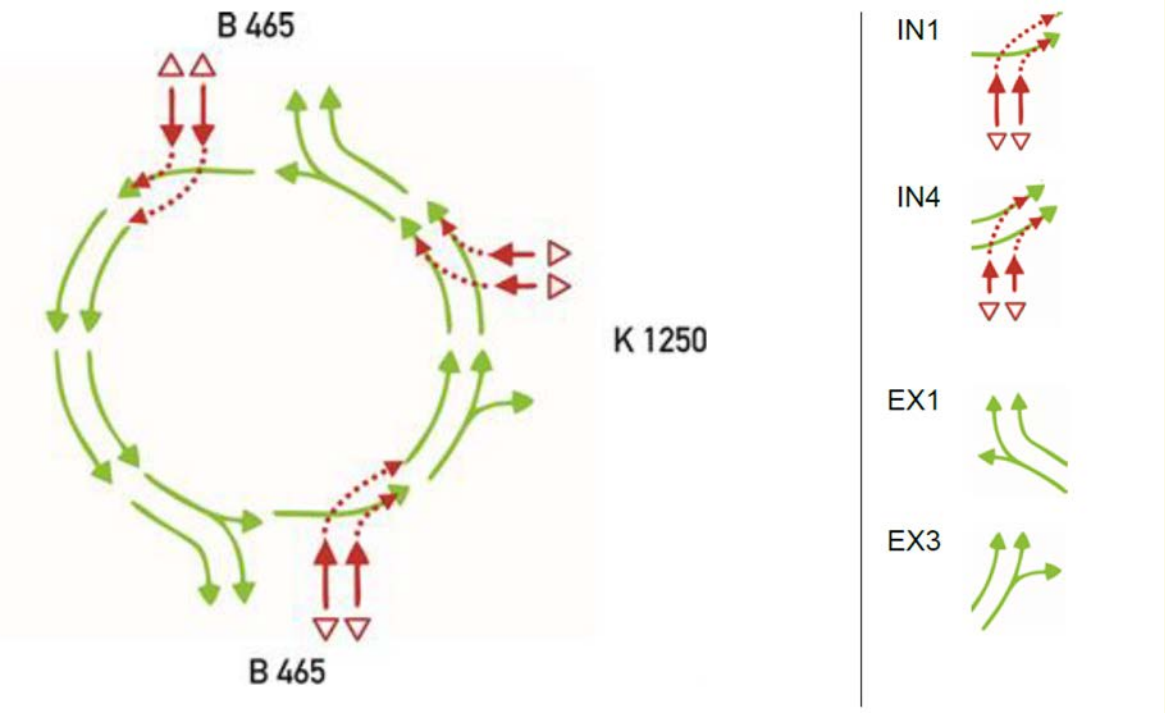
wie Variante 3

KP 2:

alternativ Turbokreisverkehrsplatz

KP 3:

wie Variante 3



Variantenvergleich

Variante 1 und 2	Auf Grund der neuen Bebauung des südlichen Eckgrundstücks am Knotenpunkt 1 lassen sich diese beiden Varianten nicht umsetzen.
Variante 4	Ein Kreisverkehrsplatz mit einem Außendurchmesser von 40 m kann die hohen Verkehrsmengen nicht ausreichend bewältigen.
Variante 5	Der für den Turbokreisverkehr benötigter größerer Platzbedarf steht durch den angrenzenden Kreisverkehrsplatz K 1250 / Albert-Schüle-Weg nicht zur Verfügung.
Variante 3	Einzig sinnvolle und realisierbare Ausbaumöglichkeit.

Weitere Prüfung

alternative Führung

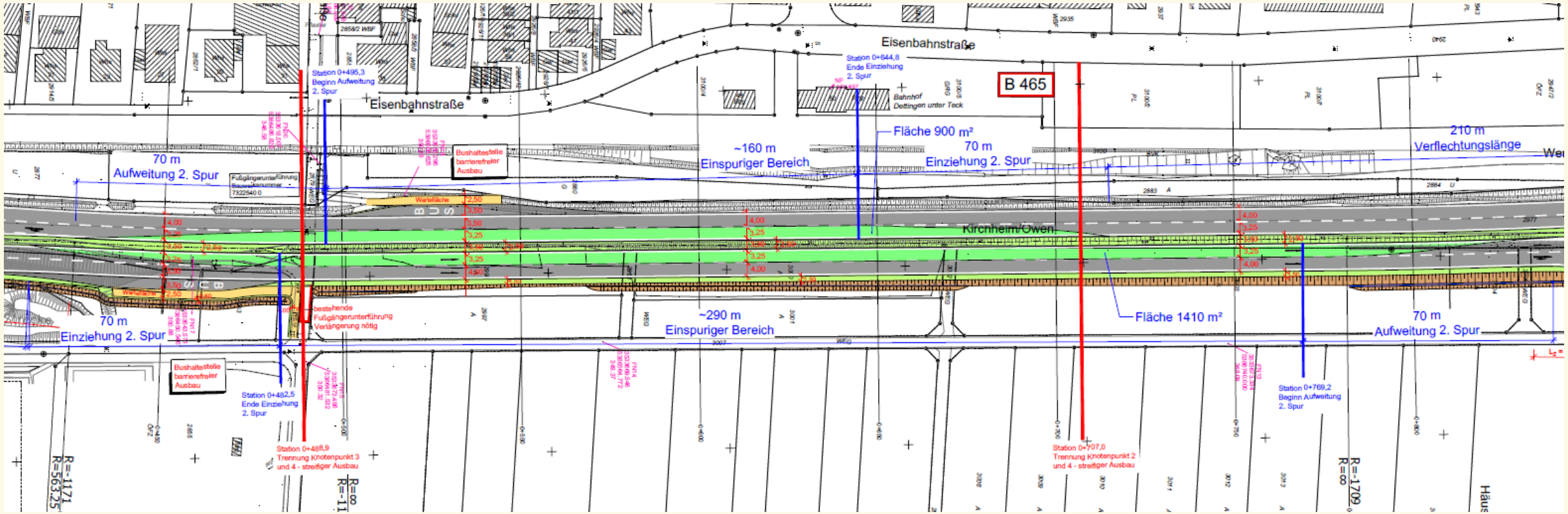
Für den Bereich zwischen den Knotenpunkten 2 und 3 wurde zusätzlich untersucht, ob eine einspurige Verkehrsführung je Richtung ausreichend ist.

- In Fahrtrichtung Süden wäre ein ca. 160 m langer einspuriger Bereich möglich.

- In Fahrtrichtung Norden wäre ein ca. 290 m langer einspuriger Bereich möglich.

Weitere Prüfung

alternative Führung



Weitere Prüfung

alternative Führung

Einschätzung:

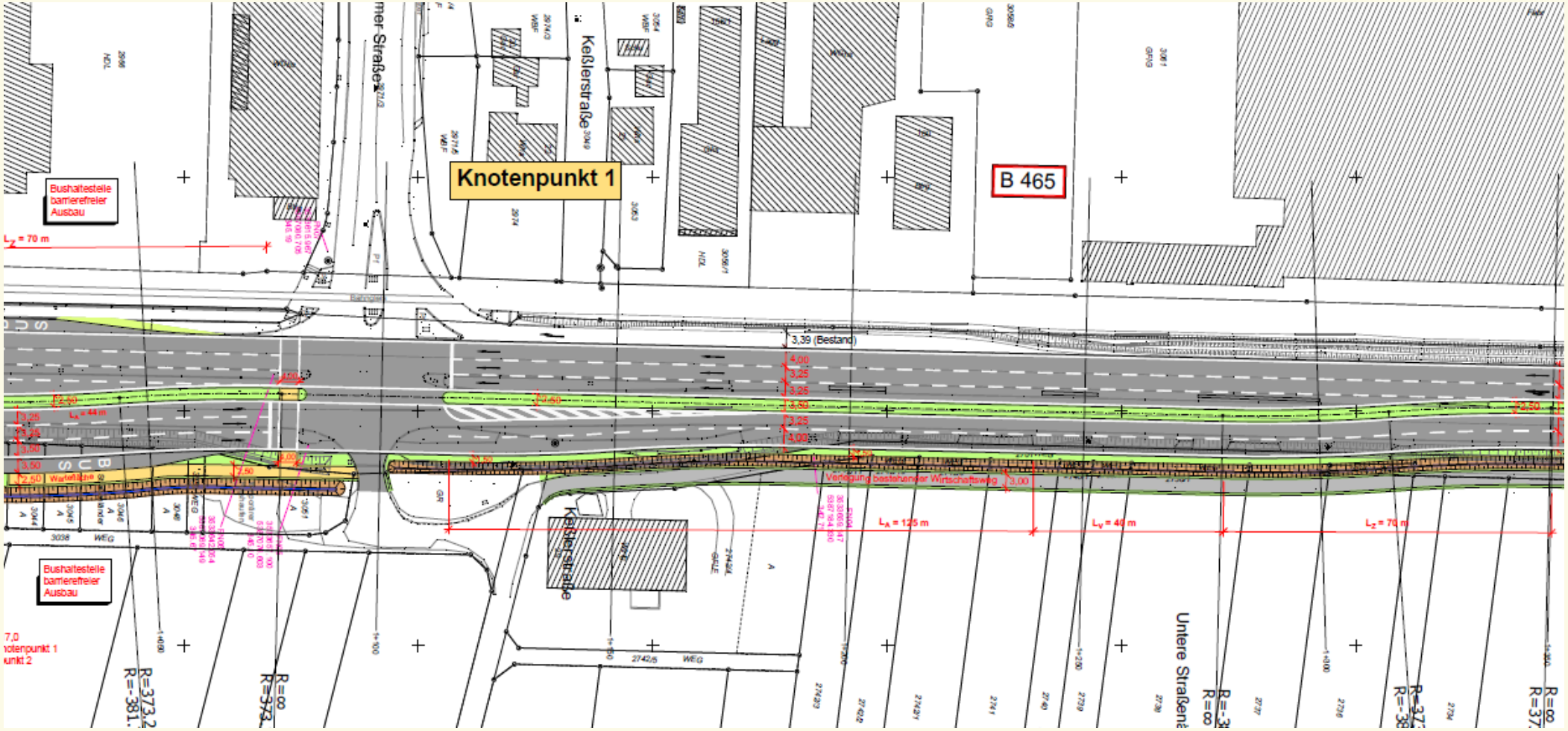
- Die dafür notwendigen Verflechtungsbereiche wirken sich nachteilig auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss aus.
- Durch die erforderlichen Aufstell-, Verziehungs- und Verflechtungslängen ist die einspurige Verkehrsführung je Fahrtrichtung zwischen den beiden Knotenpunkten nur in einem recht kurzen Bereich möglich.

Fazit:

Der Bereich zwischen den Knotenpunkten 2 und 3 ist aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs vollständig 4-streifig auszubauen.

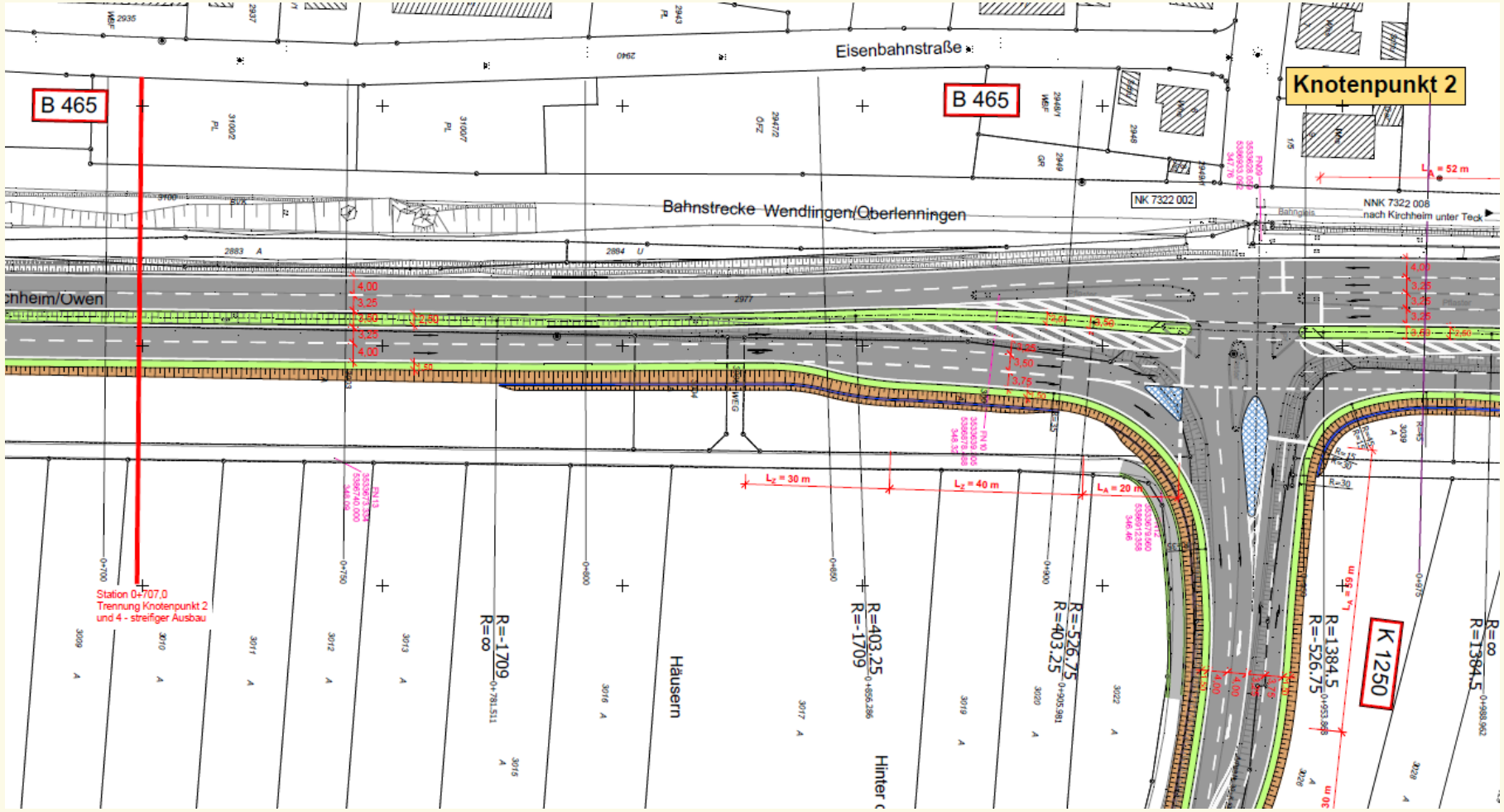
Vorzugsvariante

Knotenpunkt 1



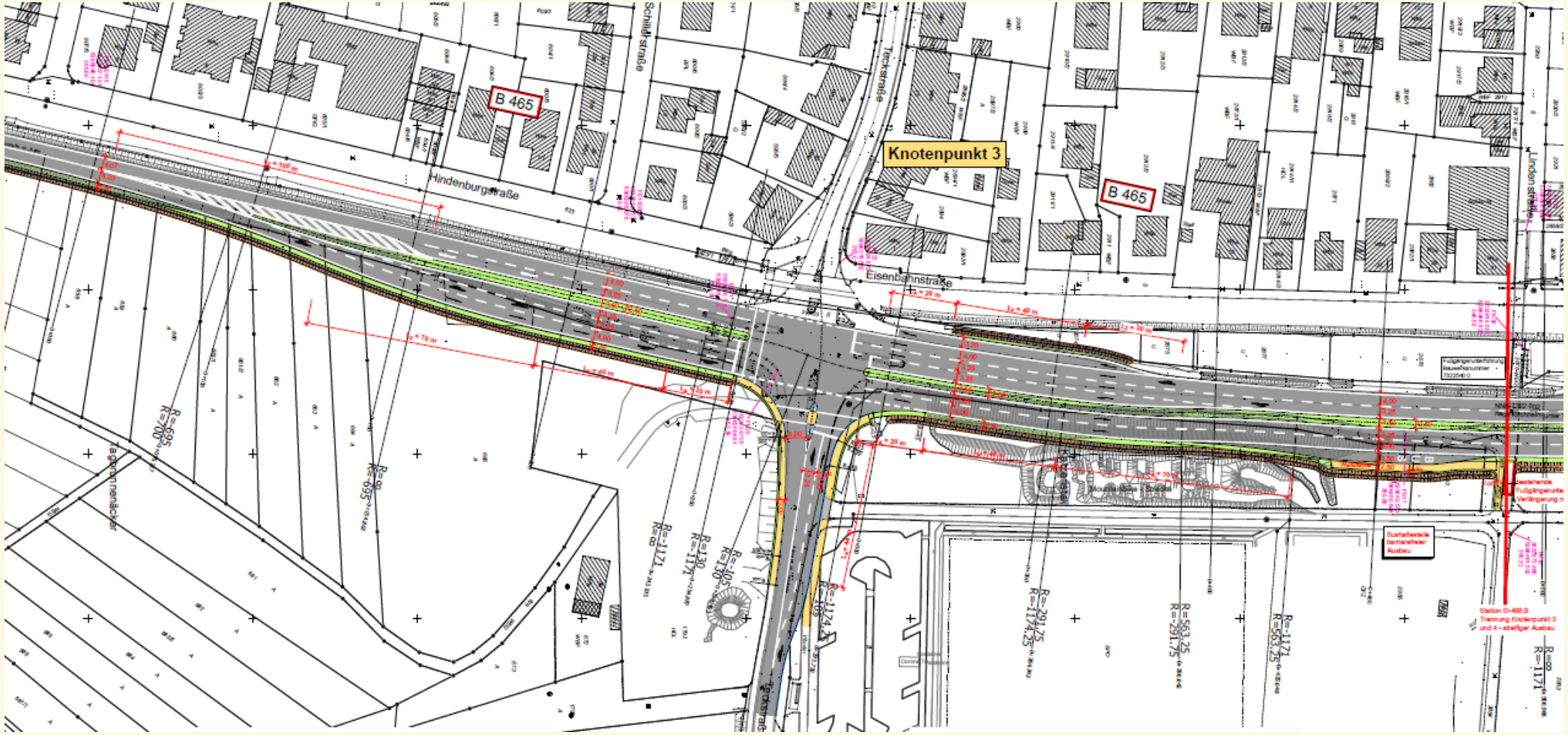
Vorzugsvariante

Knotenpunkt 2



Vorzugsvariante

Knotenpunkt 3



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART
MOBILITÄT, VERKEHR, STRASSEN

Kosten

Überblick

- Gesamtkosten der Maßnahme: 4,758 Mio. €

  Davon Baukosten: 4,571 Mio. €

  Davon Grunderwerbskosten: 0,187 Mio. €

- Gemäß § 12 Abs. 3a Satz 1 FStrG sind die Kosten durch die beteiligten Straßenbaulastträger im Verhältnis der Fahrbahnbreiten der an der Kreuzung beteiligten Straßenäste zu tragen.
- Beim Knotenpunkt 3 greift durch das geringe Verkehrsaufkommen in der Teckstraße die Bagatellgrenze gemäß §12 Abs. 3a Satz 2 FStrG. Daher keine Kostenbeteiligung am KP 3 durch die Gemeinde.

Kosten

Überblick

	Gesamtkosten	Anteil Bund	Anteil Landkreis	Anteil Gemeinde
Knotenpunkt 1	1,154 Mio. €	0,929 Mio. €		0,225 Mio. €
Knotenpunkt 2	1,356 Mio. €	1,147 Mio. €	0,209 Mio. €	
4-streifiger Ausbau KP 2 bis 3	0,736 Mio. €	0,736 Mio. €		
Knotenpunkt 3	1,512 Mio. €	1,512 Mio. €		

Fragen

Vortragsende

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Gibt es Fragen?