REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

Karlsruhe 02.04.2019
Referat 44

Bürgerinformationsveranstaltung zum Projekt „B 293, OU Berghausen“

Dokumentation zur Öffentlichen Informationsveranstaltung am 18.März 2019 in der Pfinztalhalle, Pfinztal

Inhalt [4]

Inhalt [4] 4
Ablauf der Veranstaltung 5
Einleitung 6
Vorabinformation an den Stellwänden 6
Begrüßung 6
Variantenuntersuchung 8
Aktuelle Straßenplanung 9
Landschaftsplanung 10
Lärmschutz 11
Rückfragen und Diskussion 12

Ablauf der Veranstaltung

Ab 17:00 Uhr: Einlass der Gäste
Informationen an den Stellwänden in der Halle zu folgenden Themen:

- Straßenplanung
- Lärmschutz
- Landschaftsplanung
- Visualisierung

18:00 Uhr: Beginn der Veranstaltung

18:00 – 18:20 Uhr: Begrüßung

- Jürgen Skarke (Abteilungspräsident Abteilung 4, RP Karlsruhe)
- Nicola Bodner (Bürgermeisterin Pfinztal)

18:20 Uhr: Moderation
Erläuterungen zum Ablauf der Veranstaltung (Frau Kuch, RP Karlsruhe)

Ab 18:25 Uhr: ca. je 10 Minuten Vortrag zu den folgenden Themen

- Variantenuntersuchung
  (Herr Stocks, Büro für Umweltsicherung und Infrastrukturplanung)
- Aktuelle Straßenplanung
  (Herr Walbersdorf, Büro Emch + Berger)
- Landschaftspflegerischer Begleitplan
  (Herr Schettler, Büro Eberhardt und Partner)
- Schalltechnische Untersuchung
  (Frau Blum, RP Karlsruhe)

Ab 19.15 Uhr: Rückfragen aus dem Publikum
Diskussion mit Experten

Einleitung

Die bestehende Bundesstraße B 293 verläuft direkt durch die Berghausener Ortsmitte. In den letzten Jahren haben auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens auf der B 293 die Lärm- und Schadstoffbelastungen in Berghausen stetig zugenommen.
Mittels der geplanten Straßenbaumaßnahme, dem Bau einer Ortsumfahrung, soll die Ortsdurchfahrt Berghausen entlastet und gleichzeitig eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf eine dem Verkehrsaufkommen angemessen ausgebaute überregionale Straßenverbindung erfolgen.
Am 18. März 2019 fand eine öffentliche Informationsveranstaltung statt, um die Bürger/innen der Gemeinde Pfinztal umfassend über den Stand der Planungen zu informieren und offene Frage zu klären.

Vorabinformation an den Stellwänden

Bereits eine Stunde vor Beginn der Veranstaltung hatten die Bürger/innen die Möglichkeit, sich über die zentralen Themen der Planung an Stellwänden zu informieren. In den verschiedenen Themenecken wurden diverse Planungsunterlagen– zur Straßenplanung, zur Landschaftsplanung und zum Lärmschutz – von den jeweiligen Experten (des Regierungspräsidiums und der beteiligten Fachbüros) vorgestellt und erläutert. Insbesondere die interaktive 3D-Visualisierung der V-KON.media GmbH aus Trier konnte den Bürger/innen vermitteln wie das Projekt – die Ortsumgehung samt Bauwerken und Anschlüssen – nach der Realisierung aussehen wird. Letztlich wurden durch die Vorabinformationen erste Eindrücke der aktuellen und zukünftigen Planungen gewonnen sowie konkrete Bürgeranliegen diskutiert.

Begrüßung

Abteilungspräsident Jürgen Skarke (Abteilung 4, RPK Karlsruhe)

Die Veranstaltung eröffnete Jürgen Skarke, der Abteilungspräsident der Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe. Zunächst dankte er der Gemeinde Pfinztal für die konstruktive Zusammenarbeit an dem Projekt sowie für die Unterstützung bei der Organisation der Veranstaltung.

Ziel der heutigen Veranstaltung sei es den Bürger/innen umfassende Informationen zum aktuellen Planungstand sowie zum weiteren Verlauf des Verfahrens zu vermitteln. Dazu dienen einerseits die Fachvorträge der jeweiligen Experten sowie andererseits das Rede und Antwort stehen im direkten Gespräch und in der Diskussionsrunde.

Herr Skarke betonte, dass die Notwendigkeit der Maßnahme heute von den meisten Anwohnern nicht mehr angezweifelt werde. Der Bau einer Ortsumgehung in Berghausen sei die richtige Lösung, um die Lebensqualität im Ort zu steigern und der zunehmend schlechten

Verkehrssituation, sowie der hohen Lärm- und Schadstoffemissionen entgegenzuwirken.

Man arbeite intensiv an der Fertigstellung der Planunterlagen. Der durch den Bund genehmigte Vorentwurf liegt vor und als nächster Schritt werden die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren erarbeitet. An die heutige Veranstaltung knüpft im weiteren Verlauf (nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens) eine weitere Beteiligung der Öffentlichkeit an.

Dem Regierungspräsidium Karlsruhe läge es am Herzen für das Projekt, den Bau der Ortsumfahrung Berghausen, eine hohe Akzeptanz zu erlangen.

Bürgermeisterin Nicola Bodner (Gemeinde Pfinztal)

Anschließend folgte die Begrüßung von Frau Bodner, der Bürgermeisterin der Gemeinde Pfinztal.

Frau Bodner betonte, dass sich die Gemeinde Pfinztal seit Jahrzenten für eine Ortsumfahrung einsetzt und nun mit der vorgelegten Planung ein „historischer Moment“ erreicht sei. Obwohl man bereits in 1990er mit den jetzigen Planungen begonnen hatte, sei der aktuelle Planungsstand nun so weit wie noch nie zuvor.
Darüber hinaus plädierte Frau Bodner dafür, das begonnene Verfahren für die aktuelle Maßnahme voranzutreiben und sagte zu, das die Gemeinde das Projekt auch weiterhin konstruktiv unterstützen werde.

Frau Kuch (Regierungspräsidium Karlsruhe)

Schließlich begrüßte auch die Moderatorin Frau Kuch vom Regierungspräsidium Karlsruhe die Anwesenden. Frau Kuch erläuterte die Themen sowie den Ablauf der heutigen Informationsveranstaltung.
Ziel der Veranstaltung sei es, die Bürger/innen aus erster Hand umfassend über die aktuellen Planungsunterlagen und deren Hintergründe zu informieren. Zudem sollen Fragen und Anliegen für jedermann verständlich erörtert werden.

Variantenuntersuchung

Herr Stocks (Büro für Umweltsicherung und Infrastrukturplanung)
In seinem Vortrag erläuterte Herr Stocks, Inhaber des Büros für Umweltsicherung und Infrastrukturplanung, die Hintergründe der Trassenfindung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) im Zeitraum von 2006-2009. Damals wurden sechs Varianten möglicher nördlicher Ortsumfahrungen von Berghausen untersucht und vergleichend beurteilt.
Grundlage für die Untersuchung war bzw. ist die im Bundesverkehrswegeplan festgelegte Netzkonzeption mit zwei separaten ortsnahen Ortsumfahrungen für Berghausen und Jöhlingen. Für die Ortsumfahrung Berghausen, mit ihren zwei Unterabschnitten West und Ost, ergaben sich aus der Analyse der räumlichen Gegebenheiten (Kreuzung der Bahnlinie, Bündelung mit der AVG, Lage im Gelände) weitere, prinzipiell frei kombinierbare, Abschnitte für die sechs Trassenvarianten.

Andere, großräumige Varianten für eine Ortsumfahrung von Berghausen wurden erstmals Anfang der 90er-Jahre in einer weiteren UVS untersucht. Diese beinhaltete ebenfalls sechs Varianten, darunter u.a. die sog. „Wöschbacher Taltrasse“ und die sog. „Jöhlinger Taltrasse“. Während die übrigen vier Varianten aus umweltfachlicher Sicht abzulehnen waren, bildeten die beiden genannten Varianten vergleichsweise tragfähige Lösungsansätze. Mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aus dem Jahr 2003 wurde durch den Bundestag beschlossen, die Wöschbacher Trasse aufzugeben und die „Jöhlinger Taltrasse“ – die dem aktuellen Ansatz zur Netzgestaltung entspricht - weiter zu beplanen.
Aktuell werden, aufbauend auf der UVS von 1993, weitere großräumige Alternativen zur derzeitigen Netzkonzeption zwischen der bestehenden B 293 und der B 3 untersucht. Die Varianten werden im Rahmen einer netzsystemaren Betrachtung unter umweltfachlichen, verkehrlichen, wirtschaftlichen und raumstrukturellen Aspekten verglichen und der jetzigen Netzkonzeption gegenübergestellt.

Die damalige Variantenuntersuchung basiert auf der Raumanalyse, in welcher die räumlichen Gegebenheiten hinsichtlich der gesetzlich definierten Schutzgüter (z.B. Klima, Tier- und Pflanzenwelt, Erholungsnutzung) und Nutzungen (z.B. Landwirtschaft, Naturschutz, Wohnen) untersucht wurden. Die Raumanalyse aus der UVS 2006-2009 wurde für die Vorplanung aktualisiert.

Aus den Ergebnissen der Raumanalyse wurden dann die Auswirkungen des Vorhabens auf umwelt- und naturschutzfachliche Belange ermittelt. Diese können baubedingter- (Indikator: Gesamtumfang der Erdarbeiten), anlagebedingter- (Indikator: Flächenverbrauch durch neue Versiegelung und Zerschneidung) und betriebsbedingter (Indikatoren: Veränderte Verkehrsbelastung, Lärm- und Abgasemissionen) Natur sein.
Es stellte sich heraus, dass es mit Hinblick auf den Artenschutz für den Fall einer nördlichen Bündelung mit der AVG es im Ostabschnitt zu Konflikten kommt, die sich verfahrenskritisch auswirken würden.

Letztlich konnte mittels der Variantenuntersuchung im Rahmen der UVS eine Variantenempfehlung für eine ortsnahe Umfahrung im Norden von Berghausen ausgesprochen werden, die eine Kombination aus Unter-/ und Überführungen im Westabschnitt sowie eine enge südliche Bündelung mit der AVG (mit Troglage und Überdeckelung auf Höhe der Hans-Thoma-Straße als Optimierung) favorisiert.
Zusätzlich wurde empfohlen das ICT mittels geländegleicher Querung der AVG zu erschließen. Dies entspricht einer Überführung über die neue B 293, woraus ein vergleichsweiser geringer zusätzlicher Flächenbedarf resultiert.

Aktuelle Straßenplanung

Herr Walbersdorf (Büro Emch + Berger)
Herr Walbersdorf, vom Büro Emch + Berger, ging in seinem Vortrag zunächst auf die bestehende Situation ein, bevor er anschließend die aktuelle Straßenplanung vorstellte.

Die Ortsumfahrung Berghausen umfasst eine Ausbaulänge der B 293 von circa 1,7 Kilometern, den Neubau von zwei Kreiseln und einer Einmündung sowie den Neubau einer Gemeindestraße zur Erschließung des Wohngebietes „Untere Au“. Zudem werden fünf Brückenbauwerke um- bzw. neugebaut, sowie Stützwände und Lärmschutzwände/-wälle erforderlich. In der aktuellen Planung ist auch ein späteres Umsetzen der Bedarfsplan-Maßnahme „B10 Hopfenbergtunnel“ berücksichtigt.

Im weiteren Verlauf seines Vortrages stellte Herr Walbersdorf die einzelnen Unterabschnitte der neuen Strecke anhand der 3-D-Visualisierung vor. Abschließend wurde noch der „Zwischenzustand“ des Knotenpunkt B10/B293neu ohne den Hopfenbergtunnel thematisiert.

Landschaftsplanung

Herr Schettler (Büro Eberhardt und Partner)
Im Anschluss stellte Wolfgang Schettler, Landschaftsarchitekt und Partner beim Büro Eberhard+Partner, den landschaftspflegerischen Begleitplan vor. Dieser umwelt- und naturschutzfachliche Beitrag zur Straßenplanung habe die Aufgabe, die Auswirkungen der geplanten Baumaßnahmen auf Natur und Landschaft darzustellen und die Planungen dahingehend zu optimieren, dass etwaige Beeinträchtigungen vermieden oder minimiert und ggf. ausgeglichen oder ersetzt werden.

Durch den Bau der Ortsumfahrung greife man in hochwertigen Naturraum (u.a. Sonnenberg, Pfinzaue) ein. Durch den Eingriff werden das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion stark beeinträchtigt und rund zweieinhalb Hektar neu versiegelt.
Daher seien diverse Optimierungs-, Schutz- und Kompensationsmaßnahmen geplant, wie Herr Schettler anhand ausgewählter Maßnahmen erläuterte. Damit können die Eingriffe durch planerische Aspekte minimiert oder durch die Wiederherstellung von Boden- bzw. Lebensraumfunktionen kompensiert werden. Die landschaftsgerechte Neugestaltung des Stadt- bzw. Landschaftsbildes soll mithilfe von Eingrünungen (Bauwerke, Lärmschutzanlagen) bzw. der Begrünung von Straßennebenflächen sowie mit Gehölzpflanzungen entlang der Straßenböschungen umgesetzt werden.

Das umfassende Maßnahmenkonzept würde die Beeinträchtigung in Natur und Landschaft kompensieren, eine artenschutzfachliche Verschlechterung vermeiden und Natura 2000 verträglich sein, betonte Herr Schettler. Eine detailliertere Ausarbeitung der Maßnahmen und die damit verbundene konkrete Flächenbestimmung erfolgen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.

Lärmschutz

Frau Blum (Regierungspräsidium Karlsruhe)

Frau Blum ist im Regierungspräsidium Karlsruhe zuständig für den technischen Umweltschutz bei Straßenplanungen. Sie stellte im Vortrag insbesondere die Schalltechnische Untersuchung und damit einhergehende Planungen zum Lärmschutz vor.

Zunächst veranschaulichte Frau Blum aus welchen rechtlichen Grundlagen sich Anspruch auf Lärmschutz ergibt. Da es sich beim Bau der Ortsumfahrung um einen Neubau handelt, richten sich die immissionsschutzrechtlichen Voraussetzungen für Lärmschutz nach den Vorsorgegrenzwerten der 16. BImSchV. Grundsätzlich würde sich Anspruch auf Lärmschutz ergeben, sobald der berechnete Lärmpegel den Grenzwert überschreitet. Die Immissionsgrenzwerte sind gebietsabhängig und ergeben sich aus den festgelegten Nutzungen des jeweiligen Bebauungsplanes.

Frau Blum stellte die Ergebnisse aus der bisherigen schalltechnischen Untersuchung vor, nach der es mancherorts zu Konfliktpunkten an den Berechnungspunkten kommt. Allerdings muss das bisherige Vorsorgekonzept auch aus Verkehrssicherheitsgründen (z.B. Sichtweiten am Kreisel B 10/B 293) überarbeitet werden, sodass das daraus resultierende Schallgutachten ebenfalls überarbeitet werden muss. Frau Blum zeigte sich zuversichtlich, die Grenzwerte durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes einhalten zu können und betonte, dass für den Bereich der Überführung des ICT weiterhin Lösungen mit und ohne Überdeckelung untersucht werden. Nach jetzigem Stand bietet eine Lösung mit Lärmschutzwall den besten Lärmschutz.

Bezüglich der Luftschadstoffuntersuchung zeigen Messungen derzeit starke Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte gemäß 39. BImSchV. Mit dem Bau der Ortsumfahrung könnten die Grenzwerte weitestgehend eingehalten werden, betonte Frau Blum. Bei den Jahresmittelwerten von NO_2 kommt es direkt an der B 10 zwar nach den aktuellen Berechnungen weiterhin zu geringfügigen Überschreitungen, diese würden sich aber bis zur Bebauung verflüchtigen, sodass dort keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind.

Frau Blum stellte klar, dass sowohl im Bereich des Lärmschutzes als auch im Bereich der Luftschadstoffe nach jetzigem Stand noch keine finalen Aussagen getroffen werden können und im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens detailliertere Gutachten und Modellierungen erfolgen würden.

Rückfragen und Diskussion

Nachdem die Bürgerinnen und Bürger durch die Fachvorträge umfassend informiert wurden, hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, gezielte Rückfragen an die jeweiligen Referentinnen und Referenten zustellen, um noch offene Fragen zu klären. Im folgenden Abschnitt sind sowohl die Bürgerfragen, als auch die Experten-Antworten zu allen Themenbereichen zusammengefasst. Im Zuge der Diskussionsrunde wurden auch einzelne Detailfragen gestellt. Diese wurden im Anschluss in kleinerer Runde an den Stellwänden besprochen und sind in der nachfolgenden Tabelle nicht aufgeführt.

Frage aus der Bürgerschaft	Experten-Antwort
Allgemeines	
Wurden im Vorfeld der Variantenentscheidung mehrere Trassenführungen berücksichtigt?	Im Vorfeld wurden alle sechs genannten Varianten (s. Vortrag Herr Stocks) berücksichtigt. Im weiteren Planungsprozess wurde, in enger Zusammenarbeit der Gemeinde mit dem RP Karlsruhe, der mehrheitliche Entschluss gefasst, die vorgestellte Variante als Vorzugsvariante weiter zu führen.
War ein Werteverlust der betroffenen Grundstücke entlang der neuen Trasse Teil der Untersuchungen?	Ein Werteverlust der Grundstücke wurde nicht untersucht und ist auch nicht Teil der im Rahmen einer Planung erforderlichen Untersuchungen. Allerdings wird sich die Gesamtsituation in Pfinztal durch die Planung entscheidend verbessern, da die Gebäude an der heutigen Ortsdurchfahrt eine enorme Entlastung erfahren werden. Die Neu-belastung der an der zukünftigen B 293 liegenden Grundstücke ist im Vergleich zu der Belastung der Gebäude in der OD heute

	wesentlich geringer.
Hat das momentane LKW-Verbot auf der B293 nach dem Neubau weiterhin Bestand?	Die Entscheidung über ein LKW-Verbot wird von der zuständigen Verkehrsbehörde getroffen. Eine Beurteilung kann erst bei einer Straße im Betrieb erfolgen, weshalb heute keine Aussage darüber getroffen werden kann, ob das LKW-Verbot nach Inbetriebnahme der B 293 neu aufrechterhalten werden kann. Ein LKW-Verbot wird zudem nur auf Antrag der Gemeinde untersucht. Die Gemeinde Pfinztal plant den Antrag zu gegebener Zeit zu stellen.
Warum wurde im Zuge der Planung die sogenannte Wöschbacher Taltrasse nicht weiter verfolgt?	In der ursprünglichen Planung war eine Kombination des Hopfenbergtunnels und der Wöschbacher Taltrasse vorgesehen. Im fortgeschriebenen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aus dem Jahr 2003 entfiel die Wöschbacher Taltrasse zugunsten der Jöhlinger Taltrasse (OU Jöhlingen). Seitdem steht diese zusammen mit dem Hopfenbergtunnel im vordringlichen Bedarf des BVWP. Generell resultiert eine Trassenwahl weder aus einer rein politischen Entscheidung, noch sind lediglich baufachliche Gründe bei der Trassenwahl entscheidend. Entscheidend einflussnehmend wirken sich umweltfachliche Faktoren aus. Beim Neubau wird beispielsweise auch Naturraum durchschnitten, der bestmöglich geschützt werden muss. Die geeignete Trassenwahl resultiert daher immer aus einem Zusammenspiel unterschiedlicher Faktoren.
Wie ist der Planungsstand für den Hopfenbergtunnel?	Die B 10 Umfahrung Berghausen – Hopfenbergtunnel ist im Vordringlichen Bedarf des BVWP. Daher muss er auch bei den Planungen für die OU Berghausen im Zuge der B 293 beachtet werden. Nach derzeitigem Stand soll die Planung nach 2025 aufgenommen werden.
Welche Verkehrszahlen liegen den Untersuchungen, im Hinblick auf die lange Planungsdauer, zugrunde?	Für die Verkehrsuntersuchungen hat das beauftragte Ingenieurbüro den Prognosehorizont 2035 angesetzt. Das bisherige Schallgutachten wurde dementsprechend fortgeschrieben. Die bisherigen Untersuchungen aus dem Jahr 2008/2009 mit Prognosehorizont 2025 gehen von einem Worst-Case-Szenario aus, d.h. es wurden der Planung höhere Verkehrszahlen

	zugrunde gelegt, als wir tatsächlich erwarten.
Welche Auswirkungen hat die neue Trasse auf die Problemstelle Grötzinger Tunnel?	Bereits jetzt kann der Grötzinger Tunnel den Verkehr an 20-22h pro Tag bewältigen. In den Spitzenstunden kommt es insbesondere durch die Ampelanlagen entlang der weiteren B 10 (z.B. Einmündung Grenzweg, Einmündung Rappenbergstraße) zu Rückstaus. Mit dem geplanten Kreisel am Anschluss Weiherstraße und dem ampelfreien Anschluss am Grenzweg wird sich die Situation am Grötzinger Tunnel auch in den Spitzenzeiten verbessern, da der Verkehr besser abfließt.
Bau	
Wie lange ist die geplante Bauzeit?	Die vorgesehene Bauzeit beträgt etwa drei Jahre.
Wie hoch sind die geplanten Kosten?	Nach aktuellem Stand betragen die Kosten für die Baumaßnahme ca. 22 Millionen Euro.
Wie wird das Projekt finanziert?	Bei der geplanten Ortsumfahrung handelt es sich um eine Bundesstraße (B 293). Daher wird das Projekt komplett vom Bund finanziert. Da es sich um ein Projekt im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans handelt, ist die Finanzierung durch den Bund gesichert.
Wann ist Baubeginn?	Mit dem Bau der Ortsumfahrung wird voraussichtlich 2023 begonnen.
Wie sicher ist die genannte Zeit des Baubeginns?	Inzwischen liegt der vom Bund genehmigte Vorentwurf vor. Im weiteren Verlauf des Verfahrens wird nun das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Mit dem Planfeststellungsbeschluss erlangen wir dann Baurecht. Das Planfeststellungsverfahren beinhaltet auch die Möglichkeit der Klage, wodurch sich die Zeit bis zum Baubeginn verzögern kann. An das Verfahren schließt dann noch eine etwa einjährige Ausführungsplanung an.
Ist es im Hinblick auf eine zügige Baudurchführung denkbar den betroffenen Bürgern eine (monetäre) Gegenleistung zu bieten?	Der gesetzliche Rahmen muss während der gesamten Projektlaufzeit eingehalten werden. Das gilt auch für das Planfeststellungsverfahren, das keinerlei Gegenleistungen zur Baubeschleunigung vorsieht.
Aktuelle Straßenplanung	
Ist es möglich die Maßnahme am Grenzweg zeitlich vorzuziehen und von der Hauptmaßnahme zu entkoppeln?	Für die Umsetzung einer Baumaßnahme muss zunächst Baurecht erlangt werden. Dieses wird für die gesamte Maßnahme erteilt, wodurch keine Teilmaßnahmen

	vorgezogenen werden können. Die Stadt Karlsruhe prüft jedoch aktuell zusammen mit dem Landratsamt die Schaltung der Lichtsignalanlage am Grenzweg, sodass diese für die Bauzeit optimiert werden kann.
Wurde in den Planungen auch eine mögliche Schließung des Grenzweges untersucht?	Nach Absprache mit der Gemeinde soll der Anschluss des Grenzwegs an die B10 bestehen bleiben. Somit ist eine Schließung des Grenzweges auch nicht Teil der Untersuchungen.
Wie kann der Bolzplatz gegenüber der Vogelparkgaststätte insbesondere von den jüngeren Besuchern der Gaststätte sicher erreicht werden?	Auf der Seite des Vogelparks schließt ein neuer Fußweg an die Gewerbestraße an. Dieser führt die Benutzer entlang der Pfinz unter der neuen B 293 hindurch, so dass der Bolzplatz sicher erreicht werden kann. *Hinweis: In Abstimmung mit der Gemeinde wird untersucht, ob der Bolzplatz auf die Ostseite im Bereich des Vogelparks verlegt werden könnte.*
Welche Sicherheitsvorkehrungen gibt es entlang der neuen B 293 für das sichere Benutzen des Bolzplatzes?	Entlang der neuen B 293 sind Ballfangzäune o.Ä. in ausreichender Höhe vorgesehen, die eine sichere Benutzung des Bolzplatzes gewährleisten.
Welche Alternative steht Kindern auf Ihrem Weg zur Schule zur Verfügung, sollte der Geh- und Radweg parallel zur Pfinz bzw. Gewerbestraße, z.B. durch ein Pfinzhochwasser, unpassierbar sein?	Ein solches Hochwasser ist generell eher unwahrscheinlich. Sollte dennoch der Fall eintreten, können die Kinder die Überführung am Kreuzungspunkt Wiesenäckerweg/Rodbergweg benutzen um über die Bahngleise zu gelangen. Anschließend steht ein neuer Geh- und Radweg entlang der B10 zur Verfügung.
Wie wird sich die aktuelle Situation im Bereich der Weiherstraße und der Gewerbestraße mit viel innerörtlichem Verkehr durch die neue Trasse verändern?	Der viele Verkehr auf diesen Straßen resultiert insbesondere aus dem Schleichverkehr. Die neue Bundesstraße wird ausreichend bemessen sein, um den gesamten Verkehr aufnehmen und abführen zu können, wodurch dieser Schleichverkehr wegfallen wird. Außerdem wird die Gewerbestraße zukünftig als Sackgasse ausgeführt und hat dann keinen Anschluss an die Weiherstraße mehr.
Welche Auswirkungen hat die neue Trasse für die Bewohner von Wöschbach?	Der Ortsteil Wöschbach ist auch mit der neuen Trassenführung über die B10 bzw. die alte B 293 erreichbar.
Ist nach der Herstellung des Hopfenbergtunnels eine Zu- bzw. Abfahrt von der B 293 (von	Einen direkten Anschluss der neuen B 293 an den Hopfenbergtunnel wird es nicht geben. Diese Verbindung wird auch als nicht sehr

Jöhlingen kommend) möglich?	stark frequentiert eingestuft.
Lärmschutz	
Wie hoch werden die Lärmschutzwände an der „unteren Au“ ausgebildet?	Nach aktuellem Planungsstand sind auf der Seite der „unteren Au“ drei Meter, auf der gegenüberliegenden Seite zwei Meter hohe Lärmschutzwände vorgesehen.
Ist durch die Maßnahme mit Lärm-Mehrbelastung zu rechnen?	Generell muss zwischen Mehrbelastung und (Lärmvorsorge-)Grenzwertüberschreitung nach 16. BImSchV unterschieden werden. Der Bau einer neuen Trasse geht zwangsläufig mit einer Mehrbelastung an Lärm entlang der Straße einher. Die durch die neue Straße anfallenden Lärmwerte liegen dabei allerdings unterhalb der vorgegebenen Grenzwerte. In der aktuellen Ortdurchfahrt kommt es hingegen entlang der B 10 bzw. B 293 bereichsweise zu gesundheitsgefährdenden Lärmwerten, die durch die vorliegende Planung behoben werden können.
Wie ist die weitere Planung für die Einhausung der neuen B 293 im Bereich des Hummelbergs vorgesehen?	Im weiteren Planungsprozess werden sowohl Varianten mit als auch ohne Einhausungen der B 293 im Bereich des Hummelbergs untersucht. Dabei muss auch die Tunnellänge bestimmt werden, die notwendig ist um die Trichterwirkung (höhere Lärmbelastung) an den Tunnelportalen auf ein vertretbares Maß zu reduzieren. *Anmerkung:* *Fachlich spricht man ab einer Einhausung von 80m Länge von einem Tunnel. Generell gelten für Tunnel in Hinblick auf die technische Ausstattung und die Durchlüftung strengere Vorschriften als für Einhausungen*.
Luftschadstoffe	
Werden die Grenzwerte nach der WHO-Vorlage eingehalten?	Die Vorlage der WHO entspricht keinem geltenden deutschen Recht und wird deshalb nicht weiter berücksichtigt. Die den Berechnungen zugrundeliegenden Grenzwerte entsprechen denen aus der 19. BImSchV.