



B 28, Grünmettstetten - L 355, 2. Bauabschnitt: Ausbau „Rauher Stich“

Zahlen & Fakten

Vorhabenträger: Bundesrepublik Deutschland

Baulänge: ca. 4,5 km

Kostenschätzung gem. BVWP 2030: 25 Mio. €

Aktueller Stand

- Vorplanung

Termine

27. September 2023, 17.30 - 19.30 Uhr

Infomarkt in der Hohenberghalle Horb, Südring 3, 72160 Horb am Neckar

[Pressemitteilung vom 08.09.2023](#)

Kontakt

Fachinformationen

Julia Knaust, Projektleitung

[0721 926-3280](tel:0721-926-3280)

julia.knaust@rpk.bwl.de

Öffentlichkeitsbeteiligung

Philipp Ilzhöfer

oeffentlichkeitsbeteiligung@rpk.bwl.de

Das Projekt

- [Ausgangslage](#)
- [Ziele der Maßnahme](#)
- [Geplante Maßnahmen](#)

Der Streckenzug B 28 und B 32 verbindet als wichtige West-Ost-Verbindung die Region Freudenstadt im nördlichen Schwarzwald über die BAB A 81 mit dem Raum Tübingen-Ulm. Entlang dieser Strecke sind zwischen Freudenstadt und Horb die Umfahrungen Dornstetten und Schopfloch bereits realisiert und der Streckenabschnitt von Schopfloch bis Grünmettstetten ist ausgebaut.

Die Planungsmaßnahme ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 als „laufend und fest disponiert“ eingestellt. Die Gesamtmaßnahme besteht aus zwei Bauabschnitten:

1. Bauabschnitt: Bahnübergangs-Beseitigung „Seehaus“
2. Bauabschnitt: Ausbau „Rauher Stich“

Der Bauabschnitt 2 „Rauher Stich“ schließt am Bauende des 1. Bauabschnitts an und bildet den Lückenschluss zur ebenfalls in Planung befindlichen Ortsumfahrung Horb-Hohenberg im Zuge der B 28 neu.

- Verkehrsgerechter Ausbau der überregionalen Straßenverbindung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

- Neubau einer leistungs- und verkehrsgerechten Straße (in jede Richtung ein Fahrstreifen, der in einzelnen Abschnitten für eine Fahrtrichtung durch die Bereitstellung eines zusätzlichen Fahrstreifens Überholmöglichkeiten bietet
- Ausbau der Knotenpunkte, um einen leistungsfähigen Anschluss an die zu verknüpfenden Straßen zu gewährleisten

Informieren Sie sich

- [Öffentlichkeitsbeteiligung](#)
- [Planung](#)

Öffentlichkeitsbeteiligung

Alle Maßnahmen zur Öffentlichkeitsbeteiligung und Kommunikationsmaßnahmen werden in den Planungsprozess des Projektes integriert. Hier können Sie sich über den aktuellen Planungsstand und über Möglichkeiten der Beteiligung informieren.

Beschreibung	Dateityp	Größe
	pdf	173 KB

[Pressemitteilung vom 28.09.2023](#)

Beschreibung	Dateityp	Größe
Präsentation des Infomarktes am 27.09.2023 in Horb	pdf	7 MB
Pressemitteilung vom 08.09.2023	pdf	352 KB
Ergebnisse Workshop vom 06.07.23 zum landwirtschaftlichen	pdf	2 MB

[Wegenetz](#)

Planung

Beschreibung	Dateityp	Größe
Lageplan Variante 2	pdf	4 MB
Übersichtskarte mit Varianten	pdf	1 MB
Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) (Stand: Dezember 2022)	pdf	105 MB

Fragen und Antworten

Themenbereich Landschaftsplanung

Was waren die Gründe, die zum Ausschluss der Varianten 1, 3, 4, 5 und 6 geführt haben?

Durch den direkten Flächenverlust des Lebensraumtyps "Magere Flachlandmähwiese" ist der maßgebliche Schwellenwert für die Flächeninanspruchnahme dieses Lebensraumtyps im FFH-Gebiet "Freudenstädter Heckengäu" bereits überschritten. Dadurch ist Variante 1 zunächst unzulässig. Da es Alternativen gibt scheidet somit Variante 1 aus. Variante 3 und 4 sowie eingeschränkt Variante 5 scheiden aufgrund der erheblichen Beeinträchtigung einer streng geschützten Tierart (Baumpieper)

aus. Zusätzlich ist das FFH Gebiet „Horber Neckarhänge“ über Stickoxideinträge in den Lebensraumtyp "Waldmeister-Buchenwald" bei den Varianten 3,4 und 5 erheblich beeinträchtigt. Dieses Zusammentreffen führte letztendlich zum Ausschluss dieser drei Varianten. Variante 6 hatte mit leichtem Vorteil die günstigsten Umweltauswirkungen vor der Variante 2, wurde aber aufgrund von eigentumsrechtlicher Betroffenheit (Überplanung einer Hofstelle) ausgeschieden. Somit wurde die Variante 2 als verhältnismäßig umweltverträgliche Variante für die weitere Entwurfsbearbeitung gewählt.

[Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren](#)

Wie erfolgt die Bewertung der einzelnen Schutzgüter?

Die einzelnen Schutzgüter werden alle gleich gewichtet und zusammenfassend bewertet. Es gibt jedoch zwei Ausnahmen: Zum Einen, wenn es bei der Beurteilung der Varianten zu Betroffenheiten von Arten mit einem artenschutzrechtlichen Verbot kommt. Dann ist zu prüfen ob es alternative Varianten gibt, die diese Betroffenheit nicht haben. Gibt es die, so kommen die anderen Varianten einerseits nur noch bei einer Unverhältnismäßigkeit, andererseits bei der Betroffenheit von FFH-Gebieten (Flora- Fauna- Habitatgebiet = Europäisches Schutzgebiet Natura 2000) in Betracht. Hier ist bei erheblicher Betroffenheit des FFH-Gebietes die Variante zunächst unzulässig. In der Ausnahmeprüfung sind Alternativen zu prüfen. Gibt es Alternativen, sind diese zu wählen.

[Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren](#)

Wer hat die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) durchgeführt? Ist die Studie irgendwo veröffentlicht und falls ja, wo?

Die **UVS** wurde vom Büro für Umweltsicherung und Infrastrukturplanung Dipl.-Ing. (TU) B. Stocks Tübingen erstellt.

[Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren](#)

Gibt es Ausgleich für entfallende Waldflächen?

Eingriff in Wald ist auszugleichen. Bei der gewählten Variante 2 wird nur in geringem Umfang Wald beansprucht. Durch den Rückbau von Straßenflächen in Nachbarschaft von Wald, könnte ein Waldausgleich ohne Eingriff in landwirtschaftliche Flächen möglich sein.

[Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren](#)

Fledermausunter-/überführung: Wie viele Tiere sind erfasst?

Bei der Variantenfindung wurde der Raum auf das Vorkommen von Fledermausarten und deren Flugrouten/Quartiere usw. untersucht. Eine Zählung für die jetzt gewählte Variante hat nicht stattgefunden. Es ist aber von jeweils mindestens 20 Tieren am frühen Abend und mindestens 50 Querungsflügen je Nacht auszugehen, eventuell deutlich höher. Artenschutzrechtlich ist nicht die Anzahl der Tiere relevant, sondern das signifikant erhöhte individuelle Tötungsrisiko das durch die Querungsbauwerke minimiert werden kann. Die Anzahl kann durchaus schwanken und sich auch über die Jahre verändern. Durch die Bauwerke werden dauerhaft Strukturen zum Schutz geschaffen, die auch anderen Arten nutzen.

[Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren](#)

Inwiefern verändert die E-Mobilität die Schadstoffauswirkung?

Die Emissionen wurden nach der aktuellen Version des "Handbuch für Emissionsfaktoren" (HBEFA) berechnet. Wenn notwendig wird das HBEFA den Entwicklungen angepasst. Für die weitere Zukunft ist von der Abnahme des CO²-Austoßes und der Stickoxidemissionen zu rechnen. Andere Schadstoffe wie z.B. Feinstaub werden sich eher nicht so reduzieren (Reifenabrieb).

[Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren](#)

Die Richtlinien bzw. Vorgaben welches Zeitpunktes sind für die Entscheidungsprozesse ausschlaggebend (Planungs- oder Fertigstellungszeitpunkt)?

Gesetzliche Vorgaben, Einführungsschreiben von Richtlinien usw. regeln, ob diese sofort anzuwenden sind oder welche Übergangsregelungen es gibt. Oft ist die Sachlage zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses entscheidend. Es kann aber z.B. auch der Zeitpunkt der Planoffenlage relevant sein. Dies ist im Einzelfall zu prüfen.

[Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren](#)

Inwieweit beeinflussen sich die Straßenplanung und andere Projekte die zukünftig gegebenenfalls Anspruch auf dieselben Flächen erheben (z.B. Windkraft, Solar...)?

Die teilweise Neutrassierung der B 28 ist beispielsweise Bestandteil im Regionalplan 2015 Nordschwarzwald. Die geplante Trasse aus der UVS konkretisiert die Trassenführung. Da die anderen Flächenplanungen noch im entstehen sind, können sie in gewissem Umfang, wenn notwendig, die Trasse berücksichtigen. Bei der Ausgleichsplanung müssten z.B. - je nach Konkretisierungsstand der Wind- oder Solarplanung - nach Erfordernis die Planungen abgestimmt bzw. angepasst werden.

Themenbereich Straßenplanung

Wie ist das Verhältnis zwischen Versiegelung und Entsiegelung?

Der Gesamtflächenbedarf für den Bau des Planungsabschnitts "Rauher Stich" beträgt ungefähr 24,1 ha. Darin enthalten sind sowohl alle asphaltierten Straßenflächen als auch Straßenebenenflächen, wie Bankette, Böschungen und Mulden. Ebenso enthalten sind alle nicht mehr landwirtschaftlich nutzbaren Flächen (z.B. zwischen Straße und Wirtschaftswegen sowie im Bereich der Knotenpunkte die Flächen innerhalb der Rampen). Nicht berücksichtigt sind bisher Flächen für eventuell erforderliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Zuge der Landschaftsplanung, welche sich außerhalb des Trassenbereichs befinden. Diese können in der derzeitigen Planungsphase noch nicht festgelegt werden. Wenn man vom ermittelten Gesamtflächenbedarf von 24,1 ha die heute schon vorhandenen Verkehrsflächen in Abzug bringt, verbleibt ein zusätzlicher Flächenbedarf von ca. 20,2 ha.

Die Neuversiegelung beträgt etwa 10,5 ha, wobei hier zusätzlich zu den bituminös befestigten Flächen auch Bankette und befestigte Wirtschaftswegen im direkten Trassenumfeld berücksichtigt sind. Zu den Flächen, welche durch den kompletten Rückbau der alten B 28 und der K 4706 bzw. deren Rückbau zu einem Wirtschaftsweg entsiegelt werden können, ergeben sich am Bauanfang, am Bauende und an den drei Knotenpunkten Asphaltrestflächen, die entfallen können. Auch durch die Umgestaltungen im Wirtschaftswegenetz können einige derzeit versiegelten Flächen rekultiviert werden. Die Rückbauflächen summieren sich somit auf ca. 5,5 ha. Insgesamt ist mit einer Netto-Neuversiegelung durch den Straßen- und Wegebau von ungefähr 5,0 ha zu rechnen.

Warum beansprucht der Knotenpunkt B 28 / L 355 so viel Fläche im Vergleich zu den Anschlüssen mit den Kreisstraßen 4779 und 4706?

Die Richtlinien für die Straßenplanung geben die Knotenpunktformen vor. Für die B 28 im Planungsbereich ist dies standardmäßig ein plangleicher Knotenpunkt bei einmündenden Straßen (Beispiel: östlicher Anschluss von Schopfloch an die B28) oder ein teilplangleicher Knotenpunkt bei kreuzenden Straßen (Beispiel: Anbindung der K 4703 - Grünmettstetten Bittelbronn an die B 28).

Eigentlich müsste auch der Knotenpunkt B 28 / L 355 teilplangleich ausgeführt werden. Das bedeutet: Die kreuzende Straße wird mit einem Bauwerk über- oder unterführt und über eine Rampe an die Bundesstraße angeschlossen.

Auf Grundlage der prognostizierten Verkehrszahlen ergab eine Berechnung jedoch, dass ein solcher Knotenpunkt auch mit Signalanlage überlastet wäre. Die gewählte Ausführung als teilplanfreier Knoten (Beispiel: Anschluss der Freudenstädter Straße in Dornstetten an die B 28 (allerdings ohne Dreistreifigkeit und mit Aus- und Einfädungsstreifen), bei dem auf die B 28 lediglich rechts ein- und rechts abgebogen werden darf, stellt eine leistungsfähige Alternative dar. Hierfür ist jedoch eine zweite Rampe mit dem entsprechenden Flächenbedarf notwendig. Die Abmessungen ergeben sich aus den erforderlichen Mindestparametern gemäß den entsprechenden Richtlinien.

[Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren](#)

Werden die nun ausgeschlossenen Varianten im weiteren Prozess nochmals beleuchtet (z.B. im Planfeststellungsverfahren)?
Ja. Die Wahl der Vorzugsvariante ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar zu begründen. Bestandteil des Feststellungsentwurfs ist daher die Beschreibung aller untersuchten Varianten. Alle entscheidungsrelevanten Sachverhalte hinsichtlich der raumstrukturellen Wirkungen, der verkehrlichen Beurteilung, der entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung, der Umweltverträglichkeit und der Wirtschaftlichkeit werden vergleichend gegenübergestellt und schließlich die Linienwahl begründet.

[Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren](#)

Warum wird die Trasse durch das Wasserschutzgebiet "Talmühlequelle" geführt?

26 % der Landesfläche von Baden-Württemberg sind als Wasserschutzgebiet ausgewiesen. Straßenbaumaßnahmen innerhalb von Wasserschutzgebieten lassen sich daher nicht immer vermeiden.

Das Wasserschutzgebiet "Talmühlquelle" ist von unserer Planung randlich im Bereich der Weiteren Schutzzone (Zone III) tangiert. Die Zonen I und II sind von Straßen freizuhalten. In der Zone III ist unter Einhaltung der vorgegeben Schutzmaßnahmen der Bau von Straßen erlaubt. Die Planung erfolgt nach den "Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten" und wird mit den zuständigen Wasserrechtsbehörden abgestimmt.

[Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren](#)

Ist es möglich, den Standard von 11,50 m Straßenquerschnitt an manchen Stellen zurückzustellen und den bisherigen Querschnitt unter Temporeduzierung beizubehalten?

Nein. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist das nicht möglich.

Straßen sollen so gebaut werden, dass eine hohe Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Dies wird u.a. durch eine einheitliche Gestaltung erreicht. Auf einem Streckenabschnitt sollte deshalb auch immer der gleiche Querschnitt realisiert werden.

[Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren](#)

Warum werden so viele Auffahrten an die neue Trasse geplant? Sind alle angeschlossenen Teilstücke notwendig?

Im Vergleich zur bestehenden Bundesstraße werden sehr viele Zufahrten entfallen. Lediglich das klassifizierte nachgeordnete Netz, also die beiden Kreisstraßen und die Landesstraße werden wieder an die B 28 angeschlossen. Auf diese drei Anschlüsse kann auch in Zukunft nicht verzichtet werden.

[Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren](#)

Wie werden die geplanten Überholfahrstreifen gestaltet und wo liegen sie?

Die Überholfahrstreifen sind zur Schaffung von sicheren Überholbereichen jeweils in den Steigungstrecken vorgesehen. Dabei wird in eine Fahrtrichtung eine weitere Fahrspur hinzugefügt, sodass die befestigte Fahrbahn in diesem Bereich von 8,50 m für 2 Fahrstreifen auf 12,00 m auf 3 Fahrstreifen verbreitert wird.

Der ca. 1 km lange Überholfahrstreifen in Fahrtrichtung Freudenstadt befindet sich zwischen der Einmündung der K 4706 bei Horb-Heiligenfeld und der Anbindung der K 4779 (Rexingen/Altheim). Der Überholfahrstreifen in Fahrtrichtung Horb ist 700 m lang und befindet sich zwischen der Einmündung der K 4706 bei Horb-Heiligenfeld und dem Knotenpunkt mit der L 355.

[Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren](#)

Sind die parallelen Wirtschaftswege als durchgängige Radwege vorgesehen?

Auf Grundlage des Radverkehrskonzeptes der Stadt Horb wird ein durchgängiger straßenparalleler Radweg nicht als notwendig erachtet. Die landwirtschaftlichen Parallelwege sind größtenteils als Graswege vorgesehen und nicht für den Radverkehr geeignet. Sie dienen der Bewirtschaftung der angrenzenden Felder und der Unterhaltung der Straßenebenenflächen. Der Rückbau der K 4706 soll so erfolgen, dass der Weg sowohl für den Forst als auch für Radfahrer nutzbar ist.

Die Radwegführung wird jedoch erst in der folgenden Planungsphase, dem Vorentwurf, genauer mit der Stadt Horb abgestimmt.

[Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren](#)

In welcher Planungsphase werden die Grundstückseigentümer einbezogen?

Der endgültige Flächenbedarf für das Straßenbauvorhaben kann erst im Rahmen der Genehmigungsplanung ermittelt werden. Erst dann steht fest, wieviel Fläche genau man von den einzelnen Grundstückseigentümern benötigt wird (zum Kauf oder zur vorübergehenden Inanspruchnahme während der Bauzeit).

Um die unmittelbar Betroffenen jedoch schon deutlich vorher einzubeziehen werden durch den Vorhabensträger Maßnahmen zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt.

So hat das RP Karlsruhe z.B. im Juli 2023 alle Anrainer aus Land- und Forstwirtschaft, die im Bereich der Vorzugsvariante Grundstücke besitzen oder gepachtet haben, zu einem Workshop eingeladen. Neben der Information über das Projekt, konnten die Betroffenen Verbesserungsvorschläge äußern und insbesondere den Bedarf im Hinblick auf das

landwirtschaftliche Wegenetz definieren.

[Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren](#)

Im Scopingverfahren gab es den Vorschlag, die bestehende Bundesstraße so weit als möglich beizubehalten und dem neuen Standard anzupassen. Wieso kann dies nicht umgesetzt werden?

Für eine umwelt- und ressourcenschonende Planung ist eine bestandsnahe Linienführung anzustreben. Leider ist dies beim Bauabschnitt "Rauher Stich" aus straßenplanerischer, verkehrlicher, umweltfachlicher und wirtschaftlicher Sicht nicht realisierbar:

- straßenplanerisch: Eine richtlinienkonforme Trassierung mit ausreichend großen Kurvenradien und dem maximal vorgegebenen Längsgefälle ist aus topografischen Gründen nicht möglich
- verkehrlich: die derzeitige Einmündung am Knotenpunkt mit der L 355 müsste weiterhin bestehen bleiben, was weder der Streckencharakteristik entspricht noch den vorhandenen Verkehrsbeziehungen gerecht wird
- umweltfachlich: durch die Zerschneidung des FFH-Gebiets "Horber Neckarhänge" wäre mit erheblichen Beeinträchtigungen für das Natura 2000-Gebiet zu rechnen (da zumutbare Alternativen zur Verfügung stehen, ist davon auszugehen, dass die Planfeststellungsbehörde dieser Trasse eine Genehmigung verweigert)
- wirtschaftlich: es wäre ein sehr langes, teureres Brückenbauwerk notwendig

Da mit einer solchen Trassenführung die gravierenden Mängel, insbesondere in der Verkehrssicherheit an der Bestandstrasse nur unwesentlich beseitigt werden, wird auf eine weitere planerische Ausarbeitung verzichtet.

[Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren](#)

Wie lange wird die Bauzeit sein?

Die Bauzeit für den Bauabschnitt "Rauher Stich" wird auf ca. 3 Jahre geschätzt.

[Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren](#)

Wann ist der Baubeginn möglich?

Für ein Straßenbauprojekt dieser Größenordnung sind vor Baubeginn viele Punkte planerisch zu untersuchen und einige unvorhergesehene Problemstellungen zu bearbeiten. In diesem frühen Planungsstadium lässt sich ein verbindlicher Baubeginn noch nicht festlegen.

Sollten sowohl in der Planungsphase, als auch in der Phase der Genehmigung keine Hindernisse auftreten, könnte frühestens im Jahr 2029 mit dem Bau des Abschnitts "Rauher Stich" begonnen werden.

[Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren](#)

Für das Projekt ist ein Flurneuordnungsverfahren vorgesehen. Wie läuft dieses ab und kann man enteignet werden?

Da für den Bauabschnitt "Rauher Stich" in großem Umfang ländliche Grundstücke in Anspruch genommen werden, ist eine sog. Unternehmensflurneuordnung geplant.

Der entstehende Landverlust soll dabei auf einen größeren Kreis von Eigentümern verteilt und die Nachteile für die allgemeine Landeskultur (z.B. Durchschneidung von Grundstücken) vermieden werden. Die bestehenden Flächen werden angepasst und neu verteilt sodass alle wirtschaftenden Betriebe Ersatzflächen in der gleichen Größenordnung zurückerhalten. Bei der Neuverteilung der Flächen achtet die Flurneuordnungsbehörde selbstverständlich auf wichtige Punkte, wie räumliche Nähe und Gleichwertigkeit. Die Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes im Flurbereinigungsgebiet erfolgt im Rahmen des Wege- und Gewässerplans.

Eine Unternehmensflurneuordnung ist daher ein geeignetes Mittel, um ein öffentliches Vorhaben sozialverträglich und mit dem Ziel wertgleicher Ersatzbeschaffung umsetzen zu können. Die Idee ist, existenzgefährdende Härten zu vermeiden und Enteignung entbehrlich zu machen. Durch die Möglichkeit des Grunderwerbes auch außerhalb der Trasse der Straße bzw. der Ausgleichsmaßnahmen, kann der prozentuale Abzug für den Flächenbedarf den die Teilnehmenden aufbringen müssen, reduziert werden. Häufig ist sogar gar kein Landabzug mehr notwendig.

[Informationen zu den Verfahrensarten und dem Ablauf eines Flurneuordnungsverfahrens](#)

[Infobroschüren zum allgemeinen Ablauf eines Flurneuordnungsverfahrens und zum Unternehmensverfahren](#)

[Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren](#)

In welchem Bereich wird die Flurneuordnung erfolgen?

Zu der konkreten Abgrenzung eines Flurneuordnungsverfahrens kann zum aktuellen frühen Stand der Planung noch keine Aussage getroffen werden. Grundsätzlich ist die Abgrenzung des Unternehmensverfahrens so zu wählen, dass die für den Straßenbau notwendigen Flächen bereitgestellt und die Nachteile für die allgemeine Landeskultur (u.a.

Durchschneidungsschäden, Umwege, Missformen) abgewendet werden können. Nach § 87 Abs. 1 Flurbereinigungsgesetz ist zudem das Ausmaß der Verteilung des Landverlustes mit der landwirtschaftlichen Berufsvertretung zu regeln. Dieser (maximale) prozentuale Landabzug hat unmittelbaren Einfluss auf die Verfahrensabgrenzung (vereinfachtes Beispiel: Ein Landbedarf von 10 ha bei einem maximalen Landabzug von 5 % bedingt ein mindestens 200 ha großes Verfahren). Dabei ist jedoch auch die Möglichkeit des Flächenerwerbs, der zu einem geringeren bereitzustellenden Flächenbedarf und damit zu einem kleineren Verfahrensgebiet führen kann, zu berücksichtigen.

[Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren](#)

Was war die Zielsetzung des Workshops "Landwirtschaftliches Wegenetz" im Juli 2023?

Ziel des Workshops zum landwirtschaftlichen Wegenetz war es, die direkt von der Trasse betroffenen Landwirte

(Grundstückseigentümer und Pächter) vor der breiten Öffentlichkeit über das Planungsprojekt zu informieren und den Bedarf bei der Zuwegung zu den Flurstücken zu erkunden.

[Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren](#)

Wer wurde zum Workshop "Landwirtschaftliches Wegenetz" im Juli 2023 eingeladen und wie wurde der Termin bekannt gemacht?

Der Workshop war für die direkt von unserer Planungsmaßnahme betroffenen Landwirte und Bewirtschafter landwirtschaftlicher Flächen konzipiert. Das Regierungspräsidium hat zwar die Möglichkeit Grundstückseigentümer zu ermitteln. Da die Betroffenheit jedoch über die reine Flächeninanspruchnahme hinausgeht (z.B. Zuwegung zu benachbarten Flächen...) und auch keine Informationen zu verpachteten Flächen vorliegen, wurde der Termin über eine Pressemitteilung in der örtlichen Presse und im Amtsblatt bekannt gemacht.

Dieselben Kanäle wurden auch für die Einladung zur Informationsveranstaltung am 27.09.2023 genutzt.

Lediglich die Landwirte, deren Hofstellen sich direkt im Planungsgebiet befinden, wurden zum Workshop persönlich eingeladen.

[Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren](#)

Kann man sich noch einbringen, wenn man beim Workshop "Landwirtschaftliches Wegenetz" im Juli 2023 nicht dabei war?

Ja. Auch im Nachgang zum Workshop können Sie dem Regierungspräsidium gerne Anregungen und Vorschläge zukommen lassen. Diese werden geprüft und nach Möglichkeit in die Planungen aufgenommen.

Bitte wenden Sie sich per E-Mail an die **Projektleiterin, Frau Knaust**.

[Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren](#)

Gibt es durch die Trassenverschiebung bei den Kapellenhöfen verstärkte Lärmbeeinträchtigung im Bereich Bahnhof Altheim?

Durch die Trassenverschiebung verschieben sich auch die Grenzen der Lärmpegelbereiche. Gemäß den Differenzlärmkarten für die ursprüngliche Trassenführung ist für den Bahnhof Altheim nicht mit einer signifikanten Erhöhung der Lärmbelastung zu rechnen. Sobald die endgültige Trasse feststeht, wird das Lärmgutachten im Rahmen der Entwurfsplanung aktualisiert.

Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren

Gibt es Informationen und Übersichtskarten von der Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahme B 28 Seehaus?

Informationen hierzu finden Sie auf der [Projektseite B 28 Seehaus](#).

Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren



Weitere Informationen

[Wie läuft ein Planfeststellungsverfahren ab?](#)

[Planungsleitfaden Öffentlichkeitsbeteiligung](#)