

B 33 Ortsumfahrung Elgersweier



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG

Vorabfragen an das Planungsteam vor der 2. Dialogveranstaltung am 06.10.2022 in Niederschopfheim

Stand: November 2022

Ifd. Nr.	Frage (unverändert wiedergegeben)	Antwort RP Freiburg
1	Die noch offenen Varianten 3 und 4 bedeuten einen längeren Fahrtweg ggü. der bestehenden V0. Es ist also davon auszugehen, dass weiterhin die V0 benutzt wird, wenn diese nicht gerade "dicht" ist. Wurde dieser Effekt bedacht? Somit verbleiben doch eigentlich nur die V7a und 4a als sinnvolle Varianten, alles andere bedeutet doch, dass die neue Straße nicht wie gewollt genutzt wird.	Es wird davon ausgegangen, dass eine längere Reisezeit zwischen dem Knotenpunkt B3/ B33 und dem Offenburger Ei an der A5 in Fahrtrichtung Norden gemeint ist. In Richtung Norden (KA) ist die Fahrtstrecke nämlich länger, nach Süden (FR) jedoch kürzer. Ca. 70% des Verkehrs aus dem Kinzigtal mit dem Ziel A5 geht in Richtung Norden, insofern ist die Strecke bei der Mehrzahl der Fahrten vom Kinzigtal zur A5 tatsächlich etwas länger. Generell fließen Reisezeit- und Reisegeschwindigkeitsüberlegungen in das Verkehrsmodell ein. Aufgrund der zu erwartenden höheren Reisegeschwindigkeit auf der A5 bzw. der B33 sind die Reisezeitunterschiede marginal.
2	Ist in den Varianten 3 und 4 (südlichere Anbindung) eine Verbindung für Schutterwald geplant?	Dies wurde bereits geprüft, der verkehrliche Nutzen dieser Überlegungen steht jedoch nicht im Verhältnis zu den Kosten und den Umweltauswirkungen. Ein zusätzlicher Anschluss des nachgeordneten Netzes an die Trasse der B33 wird aktuell aber noch nicht endgültig ausgeschlossen.
3	Warum wird der Ausbau V0 dadurch ausgeschlossen, weil zusätzliche Abfahrtsäste geplant werden? Dies ist m.E. gar nicht nötig. Der Stau entsteht immer bei der Zusammenführung beider Strecken und nicht, wenn sich die Fahrbahnen wieder trennen. Die Variante wird m.E. aus vorgeschobenen Gründen aus dem Rennen genommen.	Bei den V0 und V0a sind keine zusätzlichen Auf- oder Ausfahrten vorgesehen. Im Gegenteil, für einen richtlinienkonformen Ausbau des Bestandes müsste der bestehende Halbanchluss Schutterwälder Str./ Messe <i>entfallen</i> oder umgebaut werden, um erforderliche Verknüpfungslängen einhalten zu können. Durch den nicht den Richtlinien entsprechenden Ausbauzustand der B3/B33 im Bestand ergeben sich im Bereich der Streckenzusammenführungen in beiden Fahrtrichtungen die heute zu beobachtenden Rückstauungen. Daher muss ein Bestandsausbau entsprechend den geltenden Richtlinien mit ausreichend dimensionierten Ein- und Ausfahrtstreifen und einer durchgängig 4-streifigen Verkehrsführung der Achse B3/B33 - B 33a - A5 umgesetzt werden. Das entscheidende Ausschlusskriterium ist der dafür erforderliche Umbau des Knotenpunkts B3/B33 – B33a. Dieser ist aufgrund der beengten Örtlichkeit jedoch nicht realisierbar.
4	Ist bei der Planung berücksichtigt, dass es außer bei der V0 zu erheblichen Verzögerungen durch Klagen kommen wird und dass die V0 das vorhandene Problem relativ schnell lösen könnten, die anderen Varianten vermutlich erst in 20 Jahren?	Diese Annahme ist spekulativ. Zudem ändert sich bei einem Bestandsausbau am Planungsablauf, dem erforderlichen Rechtsverfahren und deren Dauer nichts. Auch für den Ausbau des Bestandes sind die vorbereitenden Planungsschritte sowie ein Planfeststellungsverfahren zur Erlangung des Baurechts erforderlich. In der baulichen Umsetzung sind Ausbaumaßnahmen im Bestand aufgrund aufwändiger Baustellenverkehrsführungen und deshalb erforderlicher Bildung von Bauabschnitten oftmals zeitintensiver als Neubaustrecken. Um die Öffentlichkeit frühzeitig einzubeziehen, wurde zum Beginn der Planungen ein Beteiligungsprozess gestartet und wird über den gesamten weiteren Planungsprozess fortgesetzt.

5	<p>Auch die B3 zwischen Knoten Kinzigtal und Lahr ist überlastet, insbesondere am Knoten Industriegebiet Elgersweier und die OD Friesenheim. Warum wurde die Kombination V0 mit V5 (in Höhe Niederschopfheim) nicht Betracht gezogen? Der Verkehr aus dem Kinzigtal bleibt auf der alten Strecke, die V0 und die OD Friesenheim wird entlastet, da Friesenheim und Hohberg eine direkten Anschluss erhalten. Der Abstand OG-Lahr ist einfach zu groß und benötigt einen zusätzlichen AB-Anschluss.</p>	<p>Die Feststellung ist grundsätzlich richtig. Im Nahbereich des umzubauenden Knotens B3/B33 wird bei der erforderlichen Verlegung der B3 dem hohen Verkehrsaufkommen Rechnung getragen. Der weitere Verlauf der B3 ist jedoch nicht Teil des Projektes, somit gibt es für einen Ausbau der B3 von der Bundesrepublik keinen Planungsauftrag. Der Bund muss hierfür im Bedarfsplan einen Planungsbedarf feststellen. Zur Umsetzbarkeit der V0 siehe Antwort auf Frage 3, welche aufführt, warum die für diese Idee erforderliche V0 nicht machbar ist.</p>
6	<p>Warum wird bei allen heutzutage bestehenden Krisen (Klimakrise, Artenschwund, Flächenversiegelung, Agrarflächenschwund etc.) nicht der Ausbau der bestehenden Anbindung priorisiert?</p>	<p>Die V0 ist entwurfstechnisch nicht umsetzbar. Siehe hierzu Antwort auf Frage 3. Die genannten Schutzgüter (Tiere, Pflanzen, Klima, Fläche und Landwirtschaft) werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie für alle Varianten bewertet.</p>
7	<p>Warum wird die 0- Variante nicht durchgeplant und dann bewertet ? 4 Spuren, Für die Prognosen werden die errechneten Werte -nicht die tatsächlich gemessenen Werte - hochgerechnet. Wie gleichen Sie diese Fehlerquelle aus? Wie leben in 2022, die Prognose soll für 2040 gelten. Sie planen aber wie vor 20 Jahren. Zeitgemäße Überlegungen und politische Vorgaben wie Verkehrswende, oder zum Klimaschutz finden keinerlei Niederschlag in Ihren Planungsüberlegungen. Soll das nachhaltige Planung sein?</p>	<p>Die Weiterverfolgung einer Variante, die nicht leistungsfähig und verkehrssicher gebaut werden kann, macht keinen Sinn. Grundlage für eine Verkehrsprognose ist eine Bestandsaufnahme aus dem Jahr 2019. Auf Basis dieser Verkehrszählung wurden Prognosen für 2040 durchgeführt. Bei der Planung müssen aktuell geltendes Recht und Vorschriften beachtet werden. Im Rahmen der Planung und Genehmigung wird die großräumige Klimawirkung des Vorhabens gemäß Klimaschutzgesetz bewertet. Das sind folgende Kriterien: 1. THG-Emissionen bei der Lebenszyklusbetrachtung der Straße (Bau, Erhaltung und Betrieb der Straße) 2. THG-Emissionen durch den Straßenverkehr 3. THG-Emissionen aufgrund der in Anspruch genommen Fläche und Böden (z.B. Wald)</p>
8	<p>Wer will vom Kinzigtal oder aus dem Süden kommend auf die A5 auffahren? Wieviel prozentuale Entlastung bringt die Umfahrung Elgersweier gemäß den vorgeschlagenen Varianten überhaupt?</p>	<p>Abhängig von der Tageszeit und der Fahrtrichtung beträgt der Anteil der Fahrtbeziehung Kinzigtal – A 5 an der Gesamtzahl der Kfz zwischen 20 % und 27 %. Beim Schwerverkehr liegt der Anteil jedoch zwischen 27 % und 49 %. Für die Fahrtbeziehung Hohberg (B 3) – A 5 liegt der Anteil zwischen 10 % und 16 % von allen Kfz und zwischen 13,6 % und 24,3 % beim Schwerverkehr. Die Entlastungswirkung ist bei den 4 verbleibenden Varianten ähnlich und beträgt 2040 auf der B 33a vor dem Offenburger Ei ca. 29 % oder rund 18.000 Kfz/24h weniger. Im Bereich des gemeinsam geführten Bereichs B3/ B 33 beträgt der Rückgang nördlich des Südrings (Tausendfüßler) ca. 33 % oder 15.000 Kfz/24h, südlich des Südrings sind es ebenfalls ca. 15.000 Kfz/24h (ca. minus 26 %)</p>

		weniger. Diese prognostizierten Entlastungen treten ein, obwohl im Rahmen des Verkehrsprognosemodells von einer allgemeinen Verkehrszunahme im Planungsraum ausgegangen wurde.
9	Welche Entlastungs-Wirkung haben die vorgeschlagenen Varianten auf den enorm belasteten „Tausendfüßler“ absolut und prozentual? Können die derzeitigen Staus dadurch vermieden werden?	Im gemeinsam geführten Bereich B3/ B 33 beträgt der Rückgang nördlich des Südrings (Tausendfüßler) ca. 33 % oder 15.000 Kfz/24h, südlich des Südrings sind es ebenfalls ca. 15.000 Kfz/24h (ca. 26 %) weniger. Diese prognostizierten Entlastungen treten ein, obwohl im Rahmen des Verkehrsprognosemodells von einer allgemeinen Verkehrszunahme im Planungsraum ausgegangen wurde. Bei allen 4 Varianten können die aktuellen Staus zukünftig vermieden werden. Zur Bewertung der Verkehrsqualität wird hierfür allgemein die sogenannte „Qualitätsstufe des Verkehrs“ (QSV) nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS) herangezogen. Grundlage bildet die Verkehrsdichte, d.h. die Anzahl der Kfz je km und Fahrstreifen, woraus sich der Auslastungsgrad einer Strecke ergibt. Die Bewertung erfolgt zur Spitzenstunde von „A“ (komplett freier Verkehrsfluss) bis „F“ (dauerhaftes Überschreiten der Kapazitätsgrenze der Verkehrsanlage). Im gemeinsam geführten Abschnitt B3/ B 33 wird heute, je nach genauem Bereich, Tageszeit und Fahrtrichtung eine QSV von „D“ oder „E“ erreicht. Ohne irgendwelche baulichen Maßnahmen sinkt die QSV bis 2040 auf „E“ oder „F“ ab. Mit der Maßnahme B 33 OU Elgersweier wird, erneut abhängig von genauem Bereich, Tageszeit, Fahrtrichtung sowie der gewählten Variante, eine QSV von „C“ oder „D“ erreicht. Zur Einordnung der Werte: Mit der Umsetzung neuer Straßenbaumaßnahmen wird unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit eine Verbesserung der QSV auf zumindest „D“ angestrebt. Der heutige 4-streifige Bereich der B 33 weist z.B. auf der Höhe Elgersweier eine QSV von „B“ auf.
10	Wenn man akzeptiert, dass eine schnelle Ableitung des Verkehrs aus dem Kinzigtal notwendig ist, was ist dann falsch an unserer Forderung, eine Trasse südlich des Königswaldsees anzustreben, die den geringstmöglichen Eingriff in die Natur und den geringsten Landschaftsverbrauch bedeuten würde?	Mit der Variante 3a wird eine Lösung südlich des Königswaldsees gleichberechtigt neben den anderen Varianten geprüft.
11	Wenn das Anliegen der jetzigen Regierung ist, möglichst wenig Land zu verbrauchen, welche Varianten erfüllen dieses Kriterium?	Der Flächenverbrauch bzw. die Flächenversiegelung werden im Rahmen der noch ausstehenden Umweltverträglichkeitsstudie für jede Variante ermittelt und vergleichend gegenübergestellt. Für einen 4-streifigen Querschnitt wie bei diesem Projekt ist der Regelquerschnitt RQ 21, der zwischen Gengenbach und Elgersweier bereits vorhanden ist, flächensparend, da er keine Seitenstreifen aufweist.
12	Was ist an den von uns vertretenen Kriterien falsch, so dass die V4, die von allen Gemeinderatsfraktionen abgelehnt wird, weiter in	Nach dem jetzigen Stand sind ausschließlich Varianten ausgeschieden, die entweder verkehrlich nicht leistungsfähig waren oder entwurfstechnisch nicht umsetzbar sind. Die verbleibenden Varianten sind also zunächst einmal verkehrlich leistungsfähig und umsetzbar. Alle weiteren Kriterien werden im

	der Planung bleibt?: Erhaltung des Zugangs zum Naherholungsgebiet Königswald, Erhalt der Infrastruktur des Flugplatzes, Erhalt der 16 ortsansässigen Vereine.	Zuge der Umweltverträglichkeitsstudie betrachtet und die Varianten entsprechend dieser Kriterien bewertet.
13	Wieso nimmt das Verkehrsgutachten die Variante V0 als unpraktikabel aus dem Spiel, obwohl das RP selbst sie als die von ihm bevorzugte Variante, weil kostengünstigste und verkehrstechnisch praktischste bezeichnet hat.(Telefonat vom 20.8.14) ?	Die V0 ist entwurfstechnisch nicht umsetzbar. Siehe hierzu Antwort auf Frage 3. Nach 2014 verständigten sich alle Beteiligten zum Projektstart 2019 darauf, sich für alle möglichen Varianten offen zu zeigen und diese von Grund auf neu und unvoreingenommen zu betrachten.
14	Warum wird die V0 nicht vierspurig durchgeplant bewertet?	V0 und V0a wurden mit einem 4-streifigen Ausbaustand bewertet. Auf freier Strecke, also außerhalb der Knotenpunktbereiche, wäre eine Ausbauvariante leistungsfähig gewesen. Die V0 sind jedoch entwurfstechnisch nicht umsetzbar. Siehe hierzu Antwort auf Frage 3.
15	Warum werden die Varianten V4,V7,V8 bevorzugt in die Untersuchungen einbezogen (viele andere Trassen wurden nicht berücksichtigt), obwohl auch dem RP schon lange bekannt ist, dass diese V4/7/8 er Trassen von der Bürgerschaft Hildboltsweier, Uffhofen, Albersbösch, und allen ansässigen Vereinen und Institutionen (wie auch Gastronomie) einschließlich der Fliegergruppe aus folgenden Gründen total abgelehnt werden: Gesundheitsschäden durch noch mehr Verlärmung, (wir haben hier schon die Verlärmung durch die B3/B33/A5,Bahnstrecke und Südring), mehr Abgase,Feinstaub, Beeinträchtigung des Naherholungsgebietes. Kleingartenanlagen und vieler hier angesiedelten Vereine und existentielle Gefährdung des Flugplatzes und Flugplatzbetriebes mit über 300 Mitgliedern und 185 aktiven Piloten. Einen extrem großen Landschafts und Königswald-Abholzungs Verbrauch bei den genannten Trassen, das alles nur, aus politischen und kommerziellen Gründen der Kommunen, welches wir in der heutigen Zeit nicht mehr	Die genannten Varianten wurden nicht bevorzugt. Alle Varianten wurden gleichberechtigt betrachtet. Alle anderen Varianten sind aufgrund ihrer mangelnden verkehrlichen Leistungsfähigkeit und/oder weil sie entwurfstechnisch nicht machbar sind abgeschichtet worden. Die genannten Schutzgüter (Mensch inkl. Gesundheit und Erholung, Lärm etc.) werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie berücksichtigt und bewertet.

	<p>ertragen und hinnehmen werden und können. Die Belange der Menschen werden hier überhaupt nicht mehr berücksichtigt in diesen Planungen. Wir wollen eine für Mensch und Tier erträgliche Trassenführung erreichen. Am Besten südlich des Königwaldsees, die ja auch auf den Knotenpunkt B3/B33 zulaufen könnte. alle vorgenannten Betroffenheiten wären damit weg. MfG [REDACTED]</p>	
16	<p>1. 2017 haben alle Offenburger Gemeinderatsfraktionen die V4 Variante abgelehnt. Spielt die Meinung der gewählten Bürgervereine einer 60.000 Einwohnerstadt bei der Planung des RP keine Rolle?</p> <p>2. Bei den Planungsvarianten die deutlich den Königswald durchschneiden werden, ca. 16 Vereine quasi auslöschen, und auch den Flugplatz in Offenburg beerdigen werden, drängt sich die Frage auf: Nimmt das RP Freiburg auf solche Tatsachen im Jahr 2022 keine Rücksicht?</p> <p>3. Wo bleibt der Naturschutz, die Förderung des sozialen Friedens und die Nachhaltigkeit? Möchte das RP Freiburg eine umweltverträgliche Variante? Die am wenigsten Fläche verbraucht?</p> <p>4. Und grundsätzlich die wenigsten Kosten verursachen wird? Wo findet der interessierte Bürger die Kostenkalkulation?</p> <p>5. Hat das RP Freiburg Interesse an einer Veranstaltung mit Vertretern der Deutschen Umwelthilfe, dem NABU, Fridays for Future, Deutscher Naturschutzring, Greenpeace, Robin</p>	<p>1. Zum Projektstart 2019 verständigten sich alle Beteiligten, sich für alle möglichen Varianten offen zu zeigen und diese von Grund auf neu und unvoreingenommen zu betrachten. Nach Kenntnisstand des RP Freiburg hat der Offenburger Gemeinderat die V4 nicht abgelehnt, sondern davon Abstand genommen, diese als die bevorzugte Variante der Stadt zu bezeichnen. Bei überörtlichen Planungen z.B. aus dem Bundesverkehrswegeplan kann der Gemeinderat nicht über die Trassenwahl abstimmen. Die Planungshoheit liegt beim zuständigen Bundesministerium, das diese Aufgabe in Baden-Württemberg im Rahmen der Auftragsverwaltung über das Landesverkehrsministerium an die Regierungspräsidien überträgt.</p> <p>Die nachfolgend genannten Aspekte werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie betrachtet.</p> <p>2. Ob und inwiefern es Beeinträchtigungen für Vereinsgelände gibt, müssen die weiteren Planungen zeigen. Bei einer möglichen Betroffenheit sind auch die Vereine eingeladen, sich in den Beteiligungsprozess mit Fragen und Hinweisen einzubringen.</p> <p>3. Sowohl die Erholung des Menschen als auch der Naturschutz werden in den kommenden Planungsschritten berücksichtigt. Systematisch wird im Rahmen der UVS die umweltfachliche Vorzugsvariante ermittelt. Auch der Flächenverbrauch und die Flächenversiegelung werden in der UVS für die 4 Varianten gegenübergestellt.</p> <p>4. Die erste Kostenschätzung liegt noch nicht vor, für alle verbleibenden Varianten wird jedoch im Rahmen der Vorplanung eine solche erstellt.</p> <p>5. Im Rahmen der Informationsveranstaltung am 06.10. hatten Vertreter der genannten Umweltverbände Gelegenheit, mit dem Planungsteam des RP Freiburg ins Gespräch zu kommen. Auch unabhängig von Veranstaltungen ist das Planungsteam für Fragen und Anregungen unter der Mailadresse B33-OG@rpf.bwl.de erreichbar. Die Umweltverbände sind außerdem herzlich zu den kommenden öffentlichen Veranstaltungen eingeladen. Die anerkannten Umweltverbände können</p>

	<p>Wood, WWF? Die Veranstaltung würde organisiert werden. Ist das RP Freiburg bereit an einer öffentlichen Veranstaltung Rede und Antwort zu stehen?</p> <p>6. Welche Rolle spielt bei der Planung des RP die Anbindung an lukrative Gewerbeflächen wie sie in OG wohl geplant sind?</p>	<p>darüber hinaus zunächst im Rahmen des Scopingverfahrens ihre Hinweise zum Untersuchungsrahmen der UVS abgeben. Über die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung hinaus, können sich die Verbände im Planfeststellungsverfahren im Rahmen der Anhörung mit ihren Stellungnahmen einbringen.</p> <p>6. Nach aktuellem Stand sind keine weiteren Anschlüsse an das nachgeordnete Netz vorgesehen. Dies wird jedoch im weiteren Planungsverlauf weiter geprüft. Das Projekt B 33 OU Elgersweier wurde in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen, um den Lückenschluss zwischen dem bereits ausgebauten Teil der B 33 im Kinzigtal und der A 5 zu schließen. Das Projekt steht seitens des Planungsauftrags durch den Bedarfsplan und den Bundesverkehrswegeplan nicht im Zusammenhang mit lokaler Gewerbeentwicklung.</p>
17	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, wenn ich richtig informiert bin wird die Variante V0 - Ausbau der bestehenden Verbindung- nicht weiterverfolgt. Was sind die Bewertungskriterien und die Gründe für den Ausschluss der Variante V0? Über welchen Weg kann die Wiederaufnahme und Weiterverfolgung dieser Variante erreicht werden?</p>	<p>Die V0 ist entwurfstechnisch nicht umsetzbar. Siehe hierzu die Antwort auf Frage 3. Bei der Abschichtung handelt es also nicht um eine Entscheidung, bei der eine bestimmte Betrachtungsweise das Ergebnis geändert hätte. Das Bundesministerium (BMDV) hat der Vorabschichtung der Ausbauvarianten aufgrund der genannten technischen Gründe zugestimmt.</p>
18	<p>Wurde die von mir empfohlene Zusatzvariante (Anbindung der B33 südlich von Elgersweier, Abzweig der Trasse nördlich vom Gewerbegebiet Zunsweier, weitergeführt von Elgersweier, Anbindung an die B3 südlich des Industriegebietes Elgersweier, Autobahnauffahrt südlich Marienhof) mit in die Überlegungen einbezogen und wertend geprüft, wie im Rahmen der letzten Öffentlichkeitsveranstaltung (Offenburg, Reithalle) zugesagt.</p>	<p>Im Zuge der Variantenentwicklung wurde diese Variante in den Überlegungen berücksichtigt, fand jedoch keinen Eingang in die Verkehrsuntersuchung. Hier wäre zusätzlich zur bestehenden B33 nördlich von Elgersweier eine weitere Bundesstraße südlich von Elgersweier geschaffen worden, die aus verkehrlichen Gründen nicht erforderlich und aus wirtschaftlichen sowie umweltfachlichen Gründen nicht vertretbar gewesen wäre.</p>
19	<p>Umgang mit den tangierten im Regionalplan Südlicher Oberrhein festgelegten Zielen der Raumordnung, insbesondere</p> <ul style="list-style-type: none">- Regionaler Grünzug (Vorranggebiet, Plansatz 3.1.1, insb. Abs. 7)- Vorranggebiet für Naturschutz und	<p>Bei jeder verbliebenen Variante werden Vorranggebiete des Regionalplans beschnitten, mit deren Schutzzweck eine Straße im Widerspruch steht. Hierzu werden im weiteren Planungsverlauf Abstimmungen mit dem Regionalverband stattfinden. Die Beeinträchtigung des Schutzzwecks der unterschiedlichen Vorranggebiete durch eine Straße unterscheidet sich in ihrer Schwere. Im Rahmen der UVS wird dies bei der Abwägung der umweltfachlichen Vorzugsvariante berücksichtigt. Wenn ein Widerspruch mit einem Vorranggebiet unumgänglich ist, wird im Rahmen des</p>

	Landschaftspflege (Nr. 38 - Landschaftskomplex Unterwald / Königswaldsee, Plansatz 3.2) im Rahmen der weiteren Variantenprüfung und Planungsschritte.	Planfeststellungsverfahren nach Abwägung der verschiedenen Belange und unter Beteiligung des Regionalverbands ein Zielabweichungsverfahren durchgeführt.
20	Warum wird das Projekt als Ortsumfahrung bezeichnet und nicht als Autobahnzubringer, was es tatsächlich ist?	<p>Diese Frage wurde bei den häufig gestellten Fragen auf der Projekthomepage bereits folgendermaßen beantwortet:</p> <p>Im Bundesverkehrswegeplan wird der Bedarf von Maßnahmen festgestellt. Mit Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans durch den Deutschen Bundestag wird auch der beim Bund geführte Name jedes einzelnen Projekts festgelegt. Diese Maßnahme ist im Bundesverkehrswegeplan 2030, so wie sie auch bereits im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten war, unter dem Namen „B 33 Ortsumfahrung Elgersweier“ enthalten. Der offizielle Name des Projekts ist dementsprechend „B 33 Ortsumfahrung Elgersweier“.</p> <p>In der Region ist das Projekt allerdings aufgrund der Historie, der verkehrlichen Funktion und der geographischen Lage auch unter dem Namen „B 33 Autobahnzubringer Offenburg-Süd“ bekannt.</p>
21	Der Anschluss an die A5 wird für Elgersweier nichts ändern, da Elgersweier durch die Bauarbeiten nicht betroffen ist. Warum wird also die Verkehrssituation in Elgersweier bei den Planungen betrachtet und deren angeblich schlechte Situation als Begründung für einen A5 Anschluss herangezogen?	<p>Diese Frage wurde bei den häufig gestellten Fragen auf der Projekthomepage bereits folgendermaßen beantwortet:</p> <p>Im Bundesverkehrswegeplan wird der Bedarf von Maßnahmen festgestellt. Mit Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans durch den Deutschen Bundestag wird auch der beim Bund geführte Name jedes einzelnen Projekts festgelegt. Diese Maßnahme ist im Bundesverkehrswegeplan 2030, so wie sie auch bereits im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten war, unter dem Namen „B 33 Ortsumfahrung Elgersweier“ enthalten. Der offizielle Name des Projekts ist dementsprechend „B 33 Ortsumfahrung Elgersweier“.</p> <p>In der Region ist das Projekt allerdings aufgrund der Historie, der verkehrlichen Funktion und der geographischen Lage auch unter dem Namen „B 33 Autobahnzubringer Offenburg-Süd“ bekannt.</p>
22	Wie kommen die Zahlen in der Nutzen-Kosten-Analyse im Bundesverkehrswegeplan zustande?	<p>Die Nutzen-Kosten-Berechnung wird vom Bundesministerium im Zuge des Bundesverkehrswegeplans erstellt. Zur Methodik und Vorgehensweise wird auf das Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030 verwiesen:</p> <p>https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile</p>
23	Warum wird etwas gebaut, von dem man klar weiß, dass es die bereits schlechte Umwelt- und Ressourcensituation noch weiter verschlechtert?	<p>Der Bedarf für die Maßnahme wurde mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 vom Bund festgestellt. Daher hat das RP Freiburg im Zuge der Auftragsverwaltung einen Planungsauftrag, dem es nachkommen muss. Die prognostizierten Verkehrszahlen von bis zu 28.000 Kfz/Tag auf der neuen Trasse entsprechen mehr als der doppelten durchschnittlichen Belastung von Bundesstraßen in Baden-Württemberg. Auch entsprechen die Verkehrsstärken aus 2019 an der B3/B33 und B33 denen einer Autobahn und lassen einen klaren Bedarf erkennen.</p>

24	Im Bundesverkehrswegeplan wird das Projekt 2013 auf 21,8 Mio € geschätzt. Wurde das Projekt inzwischen mit aktuellen Zahlen neu bewertet, und was würde es heute kosten?	Wir befinden uns in der Vorplanung, die Varianten werden noch weiterentwickelt, die erste Kostenschätzung im Zuge der Vorplanung kann erst nach der fortgeschrittenen Entwicklung der Varianten durchgeführt werden. Eine deutliche Erhöhung der Kosten ist jedoch alleine aufgrund des erweiterten Fahrbahnquerschnitts absehbar, der Baupreisindex des statistischen Bundesamtes und der Landesämter liegt heute zudem etwa 50 % höher als bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans. Die Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses wird ggfs. aktualisiert.
25	Gibt es eine Untersuchung zur ökologischen Wertigkeit der zu überbauenden Flächen? Gibt es ein Gutachten zum Erhalt schützenswerter Tier- und Pflanzenarten? Kann eine weitere Bodenversiegelung den Landesvorgaben entsprechen?	Für den Variantenvergleich wird eine Umweltverträglichkeitsstudie erstellt. Darin werden die Schutzgüter nach UVPG wie Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, aber auch die Schutzgüter Boden und Fläche erhoben und im Hinblick auf ihre Wertigkeit, Schutzwürdigkeit und Empfindlichkeit gegenüber dem Eingriff bewertet. Es finden in den kommenden Jahren Kartierungen der geschützten Arten sowie des Biotopbestandes statt. Das Land hat das Ziel, bis 2030 nur noch 3 ha pro Tag zu versiegeln. Die Neubaustrecke wird jedoch mit einer Neuversiegelung einhergehen. Wenn Entsiegelungsflächen bereitstehen, werden diese daher in das Kompensationskonzept aufgenommen.
26	Wie bindend ist für das RP dieses Verkehrsgutachten?	Formal ist die Verkehrsuntersuchung nicht bindend, die Zahlen bildeten aber die fundierte und belegbare Grundlage für die Entscheidung der Vorabschichtung.
27	<p>1. Bei welchem Grenzwert an KFZ Passagen beginnt am Zusammenfluß von B3 / B 33 eine Staulage ?</p> <p>2. Die Kennzeichenzählung weist in der Zeit von 6-10 und von 15-19 Uhr 9204 KFZ aus. Normiert auf 24 h ergeben sich 27 612 KFZ. In der angegebenen Zeit herrscht Staulage. Die errechneten Planzahlen, Nullfall 2019, usw. weisen für alle vorgeschlagenen Zubringervarianten höhere Verkehrsdichten aus.</p> <p>3. Wird die V0 nachgebessert oder bleibt der "Tausendfüßler" weiter ein Engpaß ?</p>	<p>1. Zur Bewertung der Verkehrsqualität wird allgemein die sogenannte „Qualitätsstufe des Verkehrs“ (QSV) nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS) herangezogen. Grundlage bildet die Verkehrsdichte, d.h. die Anzahl der Kfz je Kilometer und Fahrstreifen, woraus sich der Auslastungsgrad einer Strecke ergibt. Die Bewertung erfolgt von „A“ (komplett freier Verkehrsfluss) bis „F“ (dauerhaftes Überschreiten der Kapazitätsgrenze der Verkehrsanlage). Im genannten Bereich der B3/ B 33 wird mit der heutigen Verkehrsmenge von 49.200 Kfz/4h eine QSV von „D“ bzw. „E“ erreicht, die nach der Spitzenstunde, d.h. anhand der höchsten Verkehrsstärke im Tagesverlauf, bemessen wird. Mit der Maßnahme „B 33 OU Elgersweier“ wird 2040 bei einer Verkehrsstärke von ca. 42.000 Kfz/24h (je nach Variante, ohne unsere Baumaßnahme wären es 57.300 Kfz/24h) eine QSV von „D“ erreicht. Hier ist die allgemeine Verkehrszunahme im Planungsraum bereits berücksichtigt. Zur Einordnung der Werte: Bei Straßenbaumaßnahmen wird unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit eine QSV von zumindest „D“ angestrebt, sodass im Allgemeinen nur Einzelstauereignisse auftreten, z.B. bei Unfällen. Der heutige 4-streifige Bereich der B 33 z.B. weist auf der Höhe Elgersweier eine QSV von „B“ auf.</p> <p>2. Bei der Kennzeichenerfassung werden explizit die Spitzenstunden mit im Tagesverlauf besonders hohem Verkehrsaufkommen betrachtet. Eine Hochrechnung dieser Zahlen auf 24h ist daher nicht zielführend, da z.B. nachts ein geringeres Verkehrsaufkommen herrscht. Aussagekräftiger sind daher die Verkehrsmengenkarten, in denen die Verkehrsmengen über den gesamten Querschnitt, also in</p>

		<p>beiden Richtungen, über 24 Stunden, und für alle Varianten sowie den Analyse- und Prognose-Nullfall 2040 (d.h. wenn keine Variante umgesetzt wird) dargestellt sind. Für die prognostizierten Verkehrsmengen von ca. 28.000 Kfz/24h auf den Neubautrassen wird ein 4-streifiger Straßenquerschnitt zugrunde gelegt.</p> <p>3. Die V0 ist entwurfstechnisch nicht umsetzbar. Siehe hierzu Antwort auf Frage 3. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass hier die Bestandsstrecke im Allgemeinen gemeint ist. Im Nahbereich des umzubauenden Knotens B3/ B33 wird bei der Verlegung der B3 dem hohen Verkehrsaufkommen Rechnung getragen. Weitere Maßnahmen sind am Bestand im Rahmen dieses Projektes nicht vorgesehen. Durch unser Projekt wird jedoch die Verkehrsqualität der Bestandsstrecke erheblich verbessert.</p>
28	<p>Wieso soll eine intakte Natur wegen eines KFZ Anteils von ca. 26 %, der aus dem Kinzigtal und Hohberg kommend mit dem Ziel Autobahn, zerstört werden ? Die ausgebaute, vorhandene Infrastruktur würde ausreichen. Die Planung ist mehr als 30 Jahre alt. Kinder und Enkelkinder haben erkennbar keinen Platz in den Planungen, sie treffen auf technisierte Landschaften.</p>	<p>Der Bedarf für die Maßnahme wurde mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 vom Bund festgestellt. Dadurch hat das Land Baden-Württemberg und somit das RP Freiburg im Zuge der Auftragsverwaltung einen Planungsauftrag, dem es nachkommen muss. Die prognostizierten Verkehrszahlen von bis zu 28.000 Kfz/Tag auf der neuen Trasse entsprechen mehr als der doppelten durchschnittlichen Belastung von Bundesstraßen in Baden-Württemberg. Auch die Verkehrsstärken aus 2019 an der B3/B33 und B33 entsprechen denen einer Autobahn und lassen einen klaren Bedarf erkennen. Die Planung wird nach der aktuell geltenden Rechtslage durchgeführt.</p>
29	<p>Welche Ausgleichsmaßnahmen aus naturschutzrechtlicher Sicht sind bei den jeweiligen Varianten geplant, zumal mehrere Varianten durch das reichhaltige Biotopgebiet des Flugplatzes führen?</p>	<p>Ausgleichsmaßnahmen werden erst nach Feststellung der Vorzugsvariante im Zuge der Entwurfsplanung geplant. Die Abwägung der umweltfachlichen Vorzugsvariante basiert auf den Auswirkungen auf die Umwelt, der ungefähre Bedarf an Kompensationsmaßnahmen und die Entwicklungsdauer des Zielzustands sind ebenfalls Teil der Abwägung. Für die ausgewählte Vorzugsvariante wird ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) erarbeitet, in dem die naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen festgelegt werden. Diese richten sich nach den Vorgaben des Artenschutzes und der Eingriffsregelung. Im Moment werden die Varianten technisch ausgearbeitet und deren verkehrliche, wirtschaftliche und raumstrukturelle Aspekte sowie deren Auswirkungen auf die Umwelt ermittelt und beurteilt.</p>
30	<p>Wie wird sichergestellt und unabhängig überwacht, dass diese Ausgleichsmaßnahmen tatsächlich stattfinden, fachgerecht durchgeführt werden und somit einen wirklichen Ausgleich schaffen? Denn Untersuchungen des NABU Deutschland haben gezeigt, dass all dies bei der Mehrzahl der</p>	<p>Im Planfeststellungsbeschluss wird i.d.R. eine Umweltbaubegleitung (UBB) festgeschrieben, die den Bau der Straße und die Herstellung der Kompensationsmaßnahmen entsprechend dem Maßnahmenplan aus dem LBP überwacht und für die Behörden dokumentiert. Das Straßenkompensationsflächenkataster mit der Datenübermittlung in das Kompensationsflächenkataster erleichtert seit 2012 sowohl der Straßenbauverwaltung, den Naturschutzbehörden als auch der Öffentlichkeit und den Verbänden die Überwachung der zielkonformen Umsetzung und Pflege der Kompensationsmaßnahmen (Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen). Die bauausführenden Stellen des RP Freiburg haben für die zielkonforme</p>

	Baumaßnahmen in Deutschland nicht gewährleistet ist.	Herstellung der Kompensationsmaßnahmen und die Bauüberwachung in den Baureferaten eigenes Fachpersonal.
31	Vergleicht man Module A (Kosten-Nutzen) und B (Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung) im Verkehrswegeplan, so drängt sich der Verdacht der Schönrechnung auf, um ein möglichst hohes Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erreichen. Wie sonst findet man hohe monetäre Summen für angeblich „positive“ Auswirkungen (106,2 Mio €) und nur negative bzw. keine monetäre Bewertung für aus Naturschutzsicht deutliche Verschlechterungen (-1,1 Mio €)? Es besteht offensichtlich kein Wille, die Verluste an Natur und Ressourcen ihrem tatsächlichen Wert entsprechend zu ermitteln.	Die Nutzen-Kosten-Berechnung wird vom Bundesministerium im Zuge des Bundesverkehrswegeplans erstellt. Zur Methodik und Vorgehensweise wird auf das Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030 verwiesen: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile
32	Wie soll verhindert werden, dass die Fauna im Gebiet entweder durch Habitatverlust und Jagdgebietsverlust geschädigt oder an vier Seiten (drei sind bereits unpassierbar) von ihren Ausweichflächen abgeschnitten wird?	Im Rahmen der in Kürze beginnenden Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) wird der Bestand an streng geschützten Arten erfasst und eine flächendeckende Kartierung der Biotoptypen durchgeführt. Der Bestand an Arten und Biotoptypen (Lebensräumen) wird im Hinblick auf seine Bedeutung und Empfindlichkeit gegenüber den zu erwartenden Wirkfaktoren bewertet. Für die besonders geschützten Arten (§ 44 NatSchG) geht es sowohl um den Schutz von Individuen als auch der Population. In der UVS werden Möglichkeiten zur Vermeidung und Verminderung von negativen Umweltwirkungen dargestellt und Maßnahmen genannt, die zum Ausgleich bzw. Ersatz erheblicher Beeinträchtigungen der Umwelt dienen können. Am Ende des Variantenvergleichs wird die Vorzugsvariante festgelegt. Für die Vorzugsvariante werden dann im nächsten Planungsschritt Maßnahmen entsprechend der Eingriffsregelung (§ 15 BNatSchG) und des Artenschutzes festgelegt und im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt. Zum jetzigen Zeitpunkt können noch keine Aussagen getroffen werden, wie die landschaftspflegerische Maßnahmen zur Eingriffskompensation aussehen werden. Zuerst soll durch die UVS eine Variante mit möglichst geringen Beeinträchtigung der Fauna und der anderen Umweltbelange ermittelt werden. Für die gewählte Variante werden Maßnahmen geplant und nach Genehmigung umgesetzt, welche die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes trotz des Eingriffs erhalten sollen.