

In dieser Liste finden Sie alle auf Karten geschriebenen Fragen, Anregungen und Hinweise aus der Dialogveranstaltung vom 9. Juli 2019 in Offenburg.

Hinweis: Die Materialien wurden im Wortlaut abgeschrieben. Es wurden keine Korrekturen bzgl. Rechtschreibung bzw. Grammatik vorgenommen.

Stand: 23.12.2019

Frage - Anregung - Hinweis	Rückmeldung
Schutzgüter Menschen: Hildboltsweier nicht von 4 Seiten mit Lärm, Feinstaub, Abgasen belasten!! Bestehende Belastung ist genug!	Die vorhandenen Belastungssituationen (Lärm und Schadstoffe) werden in der UVS unter dem Schutzgut "Mensch" dargestellt und bewertet. Im Variantenvergleich werden weiterhin die Auswirkungen jeder Variante für das Schutzgut Mensch abgeprüft und verglichen. Bei jeder Variante müssen die gesetzlichen Grenzwerte für Lärm und Schadstoffe eingehalten werden. Bei einer Überschreitung sind Maßnahmen vorzusehen, damit die Belastungen unter den Grenzwert sinken (z.B. Lärmschutzmaßnahmen, Geschwindigkeitsreduzierung etc.)
Lärmschutz am Sonnenhaus (Bumerang) ist zwingend notwendig! Lärm ab 5 Uhr Morgens bis spät in die Nacht. Balkon nicht nutzbar!	Die vorhandenen Belastungssituationen (Lärm und Schadstoffe) werden in der UVS unter dem Schutzgut "Mensch" dargestellt und bewertet. Im Variantenvergleich werden weiterhin die Auswirkungen jeder Variante für das Schutzgut Mensch abgeprüft und verglichen. Bei jeder Variante müssen die gesetzlichen Grenzwerte für Lärm und Schadstoffe eingehalten werden. Bei einer Überschreitung sind Maßnahmen vorzusehen, damit die Belastungen unter den Grenzwert sinken (z.B. Lärmschutzmaßnahmen, Geschwindigkeitsreduzierung etc.)
Mit Abstand sinnvollste Variante: Variante 4 vom Kreuz B3/B33 mit Schallschutz/in Tieflage bis zur Querung der bestehenden Bahngleise dann Anschluß an AB über Schwenk auf Variante 2 (Schutterwälder Straße) --> Kostengünstigste Variante eines AB-Anschlusses, da Brücke schon vorhanden und Gelände gehört Stadt/Land/Bund?	Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.

<p>Wie erfassen Sie den Wert der Wiesen v. den Tieren/Insekten in den Trockenbereichen am Flugplatz?</p>	<p>Die Wiesen werden nach dem Bewertungsschlüssel der Ökokontoverordnung bewertet. Die Untersuchung der Fauna erfolgt entsprechend dem Leitfaden der Straßenbauverwaltung. Entscheidendes Kriterium ist dabei das Vorkommen von streng und besonders geschützten Arten.</p>
<p>Wie stark wiegt das Kriterium: Erholung von Menschen - Hildboltsweierer nutzen den Königswald für Spaziergänge - Hohberger weit weniger aufgrund des größeren Abstands.</p>	<p>Die Erholungsnutzung wird unter dem Schutzgut Mensch erhoben und bewertet. Weiteres Kriterium (indirekt) ist das Landschaftsbild, das nach seiner Bedeutung (Vielfalt, Eigenart, Schönheit) erhoben und bewertet wird. Für beide Kriterien gilt: Je höher die Bedeutung desto größer auch die Beeinträchtigungen im Falle einer Trassenführung durch die entsprechenden Gebiete.</p>
<p>Was wird zum Amphibienschutz am See gemacht? Wie werden die Wanderwege dieser Tiere untersucht? Bergmolch, Kröten, Frösche</p>	<p>Im Rahmen der UVS erfolgen noch keine gezielten Untersuchungen zu Amphibien-Wanderwegen. Soweit solche Wanderbeziehungen bekannt sind oder sich durch die Ausstattung von Landschaftselementen herleiten lassen (z.B. Beziehungen zwischen Sommer- und Winterlebensräumen von Amphibien) werden diese unter dem Schutzgut "Pflanzen/Tiere" erhoben und bewertet und beim Variantenvergleich berücksichtigt (z.B. Beeinträchtigung durch Zerschneidung). Eine detaillierte Kartierung der Wanderwege erfolgt erst in der Planungsphase 3, wenn die Linie der Vorzugstrasse detaillierter geplant wird.</p>
<p>L98 Verkehr aus Frankreich berücksichtigen</p>	<p>Grundsätzlich ist im Rahmen des Projekts ein Lückenschluss der B 33 an die Autobahn A 5 vorgesehen. Hierdurch soll die B 3, B 33a sowie das Offenburger Ei entlastet werden. Ebenfalls wird ein Bestandsausbau geprüft. Die Anbindung in Richtung Straßbourg wird weiterhin über die L 98 gewährleistet.</p>
<p>Wir brauchen beides Autobahnanschluss und vierspurigen Ausbau B3-33</p>	<p>Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.</p>

Ausbau des bestehenden Netzes B 3 4 Spuren äußerste Spur Kinzigtal oder Stadt C	Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.
Morgens Verkehr durch Elgersweier ins Industriegebiet aus Kinzigtal Problem: Rückstau B3/33 Kreuzung bei S u. G wegen Ampel Abends besser wegen neuer Auffahrt vom Industriegebiet auf B 33	Ziel des Projekts ist es, die heute vorhandenen verkehrlichen Probleme zu beseitigen.
Kein ausreichender!! Schallschutz entlang der B 33 auf Höhe Elgersweier	Der erforderliche Schallschutz wird im Rahmen der weiteren Planung erarbeitet.
Anbindung der Pflimlinbrück an die neue AB-Auffahrt überlegen = Entlastung Offenburger Ei = Querspange 4-spurig von der AB A4 (Straßburg-Colmar) = kurze Strecke ins Kinzigtal	Grundsätzlich ist im Rahmen des Projekts ein Lückenschluss der B 33 an die Autobahn A 5 vorgesehen. Hierdurch soll die B 3, B 33a sowie das Offenburger Ei entlastet werden. Ebenfalls wird ein Bestandsausbau (V0) geprüft. Die Anbindung in Richtung Straßbourg wird weiterhin über die L 98 gewährleistet.
Nutzen der 2. AB-Auffahrt als Umgehung von Offenburg nutzbar gestalten	Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.
Vermeidung von Doppelbelegungen einzelner Streckenabschnitte zwischen Offenburg (Edeka) und Abzweig B31 ist regelmäßig Stau in den Stoßzeiten	Gemeint ist vermutlich die Ausfahrt zur B 33 in Kinzigtal (die B31 liegt nicht im Planungsgebiet; erst südlicher im Freiburger Bereich)
Besser wäre der Ausbau der B3 auf 4 Streifen und eine neue Anschlussstelle in Höhe Niederschopfheim --> Ichenheim, um den Verkehr zwischen Hohberg und Elgersweier zu entlasten (sehr oft Stau vor der Ampel)	Sämtliche möglichen Varianten werden im weiteren Verfahren geprüft.
Verkehrsführung mit minimalem Landschaftsverbrauch und möglichst weit weg von Wohngebieten!!	Dies ist auch eines der Ziele des Variantenvergleichs der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS).
Firma B+N Tontechix: Wir begrüßen die neue Abfahrt OG Süd: 150 Arbeitsplätze; viele Montagefahrzeuge+LKW-Verkehr; "B33 Arbeitnehmer"; bevorzugte Variante: V3, V4, V7+8	Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.
Angesichts der Platzverschwendung von wertvollem Acker-/Rasen-/Waldland ist die kürzeste Verbindung auf auszusuchenden Straßen zu verwenden --> V5a+V5b Mit konsequenten Kontrollen oder Fahrverboten z.B.; über Elgersweier ist der Durchgangsverkehr zu leiten	Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.

<p>Angesicht der Bevölkerungsentwicklung in Offenburg Albersbösch und Hildboltsweier und angesichts der bereits bestehenden Belastungen durch B3/Bahn und Zubringer sollten die Varianten 5a und b ausschließlich geprüft werden. Aktuell wird die Schutterwälder Straße zurückgebaut, um den Verkehr aus der Stadt hinaus zu bringen. Eine Variante Südring würde das sozusagen aufheben.</p>	<p>Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.</p>
<p>Autobahnanschluss nur nach Osten? Oder Verwirklichung einer Ost-West Transversale aus den Vogesen über den Schwarzwald über die Pflimlinbrücke (Rheinbrücke bei Goldscheuer) mit südliche Umgehung von Schutterwald/Höfen? Dies würde eine Variante V5abc sinnvoll erscheinen lassen.</p>	<p>Durch die L 98 besteht ab dem Offenburger Ei über die B 33a und im weiteren Verlauf die B 3 eine direkte Verbindung an die B 33 ins Kinzigtal. Im Rahmen des Projekt soll die Anbindung der B 33 aus dem Kinzigtal an die BAB A 5 verbessert werden. Eine zusätzliche Verbindung in Richtung Frankreich ist im Rahmen des Projektes nicht vorgesehen.</p>
<p>V3+V5 sind möglich, die anderen Varianten Schwachsinn! Uffhofen hat die schlimmste Verkehrsbelastung und muß entlastet werden</p>	<p>Die Verkehrsbelastungen werden im Rahmen der Verkehrsuntersuchung ermittelt. Im Rahmen des weiteren Verfahrens sind sämtliche möglichen Varianten zu prüfen.</p>
<p>Nutzung bestehender Straßen Umfahrung Hofweier B3 und Landstraße Niederschopfheim/Ichenheim mit Anschluss an Autobahn A5 Vorschlag: BUND Offenburg</p>	<p>Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.</p>
<p>bitte den Tunnel prüfen! --> kein oder weniger Landschaftsverbrauch --> Lärmschutz f. OG --> Verkehr geht von der B3 weg die Kosten sollten nicht das Totschlagargument dabei sein!</p>	<p>Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.</p>
<p>Variante V5b ist meiner Meinung nach die beste; weil hier der Landschaftsverbrauch am geringsten wäre. Die B3 und bestehende Straße müssten dazu ausgebaut werden. Ein weiterer Vorteil wäre der größere Abstand zu bestehenden Auffahr OG. Der Konflikt mit den beiden Bahntrassen lässt sich sicher durch Brücken lösen.</p>	<p>Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.</p>
<p>Ausfahrt/Zubringer Niederschopfheim wäre sinnvoller, da der Abstand zwischen Lahr und Offenburg das größte Problem ist --> 18 km</p>	<p>Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.</p>

Der berufstätige Mensch geht vor und seine wertvolle Zeit (-Einsparung)	Ziel des Projekts ist die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs, womit auch Zeiteinsparungen verbunden sind.
V5b - benötigt keinerlei neue Straße... nur Ausbau! --> kein Landschaftsverbrauch! --> nur Ertüchtigung bestehender Straßen.	Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.
Autobahnausfahrt "Niederschopfheim/Ichenheim" in die Planung mit aufnehmen --> Kürzeste Variante zur Autobahn - B3	Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.
Vorhandene Variante ausbauen aber mit Untertunnelung unsere jungen Leute mögen sicher keine weitere Zubetonierung der Landschaft mit weiterem Lärm+Gestank	Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.
Eine Übertunnelung der bestehenden Trasse zum Zubringer Süd wie in Freiburg die B31 (Wiehre) Straße ausbauen! oder Tunnellösung Schienenausbau berücksichtigen! Verkehrsfluß zentrales Krankenhaus in Offenburg berücksichtigen	Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.
1) Königswaldsee ist ein Naherholungsgebiet. Leider ist er nicht sehr tief und die Wasserqualität leider oft. Zur Aufschüttung der neuen Trasse sollte der See ausgebaggert werden und das Material verwendet werden. Dies wäre eine ökologische Aufwertung (Ausgleichsmaßnahme) des Königswaldsees. Danke 2) Je eine zusätzliche Spur von B33 zur A5 2/3 des Verkehrs von A5 B33 fahren nach Norden und würden einen Umweg nach Süden über Hofweier nicht nutzen!	1) Überlegungen zur Ausbaggerung sind erst in Planungsphase 3 sinnvoll, wenn die zu verfolgende Variante feststeht. 2) Sämtliche möglichen Varianten werden im weiteren Verfahren geprüft.
Das Nadelöhr B3/B33 entsteht vorrangig durch die einspurige Führung der Straße über den "Tausendfüßler" (gemeinsame Strecke B3/B33) Ein schallgeschützter Ausbau dieses Streckenabschnitts mit Bypassspur in Richtung Autobahn würde diese Situation sehr entschärfen und den Flächenverbrauch u. Landschaftszerschneidung einer neuen Straße erübrigen.	Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.

Nutzung bestehender Straßen Umfahrung Hofweier B3 und Landstraße Niederschopfheim/Ichenheim mit Anschluss an A5	Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.
B33 --> Zufahrt JVA --> Südring (mit Bogen) --> kurve auf Schutterwälder Straße (steile Kurve auslassen)	Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.
Wird der westliche Teil des "Tausendfüßlers" abgerissen?	Das östliche Bauwerk des Tausendfüßlers in Fahrtrichtung Offenburg wurde bereits 2018 saniert. Hierbei wurden unter anderem auch neue Lärmschutzwände errichtet. Das westliche Brückenbauwerk des Tausendfüßlers soll voraussichtlich Ende 2020/Anfang 2021 abgerissen und neugebaut werden. Die Erneuerung des Bauwerks ist aufgrund statischer Defizite zeitnah erforderlich und kann nicht mehr um mehrere Jahre verschoben werden. Eine Sanierung des Bauwerks ist unwirtschaftlich. Des Weiteren kann derzeit noch keine Aussage über die Vorzugsvariante getroffen werden, auch nicht für die Variante eines Bestandsausbaus über einen ggf. erforderlichen 4-streifigen Ausbau im Bereich des Tausendfüßlers. Ein Einengen der möglichen Varianten findet dadurch aber nicht statt.
Bestehende Trasse ausbauen!	Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.
Ist überhaupt ein neuer Autobahnzubringer notwendig? Ausbau Bumerang+Brücke!	Der verkehrliche Bedarf wurde im Bundesverkehrswegeplan 2030 festgestellt. Die Variante V0 wird im weiteren Verfahren geprüft.
Bestehende Trasse B3 4 spurig ausbauen (Deckel) um den Problemknoten B3/B33 zu entlasten	Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.
Bestehende Trasse B33/B3 zur Autobahn ausbauen!	Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.
Schallschutz entlang der Trasse verbessern!	Der erforderliche Schallschutz wird im Rahmen der weiteren Planung erarbeitet.
Ausbau der bestehenden Straße B3 --> Überdeckelung auf großer Länge!	Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.

Was spricht gegen 4 spurigen Ausbau des Reststücks der B3/B33?	Die Variante V0 (Bestandsausbau) wird im weiteren Verfahren geprüft.
Die Trassen-Varianten bergen samt und sonders Nachteile (riesige!), mal für diesen, mal für jenen. Warum nicht tden Tausendfüßler unterirdisch ausbauen (ähnliche Tunnel FR)?	Die Variante V0 (Bestandsausbau) wird im weiteren Verfahren geprüft.
Warum ist der Ausbau des jetzigen Autobahnzubringers -4spurig- und des Offenburger Eis keine Variante?	Die Variante V0 (Bestandsausbau) wird im weiteren Verfahren geprüft.
Ausbau der alten B3/B33 Tausendfüßler über die Bahn/Messegelände sogenannte 0 Variante um den täglichen Berufsverkehr zu entzerren	Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.
Was ist mit dem Ausbau der A5. Wie ist da die Planung? Auch mit einem neuen Autobahnzubringer OG-Süd	Der Planungsbeginn des 6-streifigen Ausbaus der A 5 ist gemäß Umsetzungskonzeption des Landes zum BVWP für 2021 durch die Autobahn GmbH vorgesehen. Inzwischen hat die Autobahn GmbH einen früheren Planungsbeginn in der Presse in Aussicht gestellt. Derzeit laufen die Besetzungsverfahren für die ausgeschriebenen Stellen, die voraussichtlich ab Mitte 2020 den Planungsbeginn der A 5 vorbereiten sollen. Für die Planung der Ortsumfahrung Elgersweier (Autobahnzubringer Offenburg-Süd) wird der 6-streifige Ausbau der A 5 berücksichtigt werden.
Wie fließt die bestehende Extremlastung Hildboltsweiers durch Intensivverkehr Bahn, B3/B33, A5 in die Bewertung ein?	Sehr hohe Vorbelastungen können bedeuten, dass Grenzwerte sehr schnell überschritten werden. In diesem Fall müssen Maßnahmen ergriffen werden, um die Beeinträchtigungen unter den Grenzwert zu bringen.
Unsere Forderungen: Trassenführung südlich des Königswaldes Das schließt auch eine Trasse mitten durch den Königswald aus! Möglichst geringer Eingriff in die Natur Möglichst wenig Landschaftsverbrauch Was wir nicht wollen: - Hochfrequenter PKW- und LKW-Verkehr dicht am Wohngebiet; auch der Südring würde zusätzlich zu dem	Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.

<p>bereits jetzt steigenden Verkehr noch wesentlich stärker befahren, die südwestlichen Stadtteile haben jetzt bereits Belastungen zu tragen durch Autobahn, Bahntrasse, Südring, B3/B33.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dadurch Zunahme von Lärm- Abgas- Feinstaubbelastung für Offenburgs süd-westliche Wohnbevölkerung verstärkt durch die nötige Hochlage der 3 spurigen Trasse! - Zerstörung eines gewachsenen Erholungsraumes für Freizeitaktivitäten und Erholungsuchende Verlust an Begegnung, Geselligkeit, Freizeitbetätigung - Beeinträchtigung von 16 ansässigen Vereinen und Einrichtungen am Königswald ebenfalls Verlust an Begegnung, Geselligkeit, Freizeitbetätigung - Wertminderungen der Grundstückswerte für Hildboltsweier durch Verkehrsbelastung und ihre Folgen - Preisgabe einer wertvollen Infrastruktur: des Offenburger Flugplatzes <p>Identitätsmerkmal für OG Schutzwürdiges Biotop auf den Magerwiesen des Flugplatzes als ökologische Ausgleichsfläche für eine mögliche Gefängiserweiterung war ja deshalb auch der Flugplatz bereits im Gespräch</p> <p>Verlust von Feldern sehen wir ebenfalls kritisch</p> <ul style="list-style-type: none"> - Deshalb: Möglichst geringer Eingriff in die Natur - Aber: Hofweierer Felder werden jetzt schon umgewidmet; wird ihr ökologischer Nutzen bisher überhaupt entsprechend gewürdigt? (Baumschulen, Solarparks) 	
<p>V2 ist Irrsinn - mus weg! schmiegt sich an Wohnviertel+ kesselt Hildboltsweier noch mehr ein. (+Lärm!)</p>	<p>Der erforderliche Schallschutz wird im Rahmen der weiteren Planung erarbeitet. Sämtliche möglichen Varianten werden im weiteren Verfahren geprüft.</p>
<p>Variante V2 auf keinen Fall - Verkehr für Uffhofen jetzt schon unterträglich. Kaum Lärmschutz vorhanden.</p>	<p>Der erforderliche Schallschutz wird im Rahmen der weiteren Planung erarbeitet. Sämtliche möglichen Varianten werden im weiteren Verfahren geprüft.</p>
<p>Pendlerverkehr nach OG muss per Ausbau des öffentl Nahverkehrs aufgefangen werden. Dadurch weniger PKW-Verkehr</p>	<p>Der verkehrliche Bedarf der Ortsumfahrung Elgersweier (Autobahnzubringer Offenburg-Süd) wurde im Bundesverkehrswegeplan 2030 festgestellt.</p>

<p>Lärm steigt hoch und in Uffhofen stehen viele Hochhäuser, die nicht von Lärmschutzwänden profitieren. Messen Sie mal bei uns!</p>	<p>Der erforderliche Schallschutz wird im Rahmen der weiteren Planung erarbeitet. Für Straßenneubauprojekte ist Lärmschutz bundesweit entsprechend der zu dem Zeitpunkt geltenden gesetzlichen Regelungen einheitlich zu planen. Eine Gesamtlärbetrachtung gehört grundsätzlich nicht dazu. Nach der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV, § 3 ist „der Beurteilungspegel ... zu berechnen.“, um die Vergleichbarkeit der Ergebnisse, die Vermeidung von ungleichen Randbedingungen, wie Wetterlage, Verkehrsschwankungen, usw. sowie das Ausschließen von Fremdgeräuschen, wie Fluglärm, Industrielärm usw. zu gewährleisten. Die Berechnung erfolgt auf Grundlage von Verkehrsprognosewerten (Straßenneubau, Verkehrszuwachs, neue Baugebiete, etc.), als Prognosezeitraum wird für dieses Projekt das Jahr 2040 zu Grunde gelegt. Die nach der RLS-90 berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsverhältnissen könnten deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Ebenso könnte bei tatsächlichen Messungen nur der derzeitige Lärm gemessen werden und es hinge dabei vom Zufall ab, wann gemessen würde, welche Werte herauskämen. Lärmmessungen sind daher nicht zielführend und dementsprechend auch vom Gesetzgeber nicht vorgesehen.</p>
<p>Keine Trasse am CVJM-Marienhof!</p>	<p>Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.</p>
<p>Gegen Abholzung von Wald, Mensch geht vor V2 streichen</p>	<p>Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.</p>
<p>Uffhofen darf nicht noch mehr belastet werden V2 auf keinen Fall.</p>	<p>Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.</p>
<p>Wir brauchen weniger PKW-Verkehr, damit unsere Kinder noch gut leben können. Unsinnig, teuer + schädlich! Kein neuer Straßenbau!!!</p>	<p>Der verkehrliche Bedarf der Ortsumfahrung Elgersweier (Autobahnzubringer Offenburg-Süd) wurde im Bundesverkehrswegeplan 2030 festgestellt.</p>
<p>Jetzt gäbe es lange Staus?? 5 Min. Wartezeit ist kein Stau!!! Weniger Verkehr; kein Straßenbau!</p>	<p>Der verkehrliche Bedarf der Ortsumfahrung Elgersweier (Autobahnzubringer Offenburg-Süd) wurde im Bundesverkehrswegeplan 2030 festgestellt.</p>

<p>Stromtrasse Bahn A5 6-streifig</p>	<p>Der verkehrliche Bedarf der Ortsumfahrung Elgersweier (Autobahzubringer Offenburg-Süd) wurde im Bundesverkehrswegeplan 2030 festgestellt.</p>
<p>Umweltschutzpreisträger 1998 für Biotopentwicklung in Landwirtschaft vom LRA Ortenau - Gelände ca. 0,5 ha seit ca. 50 Jahren rein biologisch bewirtschaftet - Gelände bei Brücke zum Industriegebiet ca. 100 m von JVA, direkt an B3 - Bedrohung durch V3, 7, 8 oder jede andere Bedrohung des Geländes - Wir sind bereit uns zu wehren, wenn nötig bis BGH</p>	<p>Die Grundstücke werden bei der Biotop- und Nutzungskartierung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie entsprechend erfasst und bewertet.</p>
<p>Rettet den Flugplatz Offenburg Die Gemeinderäte Offenburgs entschieden sich für V4. Sollen... Millioneninvestitionen in den Sand gesetzt werden? Infrastrukturvorteile für immer verbaut werden? Florierende Gewerbe vertrieben werden? Freizeitgelände zerstört werden? Ausbildungsmöglichkeiten vernichtet werden? Tier- und Pflanzenreservate zerstört werden? Der Luftraum aufgegeben werden? die Fliegergruppe Offenburg aufgelöst werden?</p>	<p>Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.</p>
<p>V3 sonst nichts</p>	<p>Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.</p>
<p>Nur die V3</p>	<p>Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.</p>
<p>V3 ca. 200m nördlich</p>	<p>Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.</p>
<p>Naherholung See nur ca. 150 Personen</p>	<p>Naherholungsfunktionen sind Bestandteil der Variantenprüfung.</p>

<p>V3 führt direkt am Marienhof vorbei, der vom CVJM Baden betrieben wird und viel Kinder- & Jugendarbeit geleistet wird: u.A. Campgelände für KiJu-Maßnahmen Kinder und Jugendbauernhof uvm!</p>	<p>Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.</p>
<p>Zum Erhalt des Flugplatzes Offenburg als Sonderlandeplatz und weichen Standortvorteil für Offenburg und die Ortenau: Bei einer zu dichten Passage des Zubringer quer zur Landebahn verliert der Flugplatz wegen der erforderlichen Mindestflughöhe über Bundesstraßen erheblich an Startstrecke und wird für Segelflug im Flugzeug-Schlepp-Start unbrauchbar</p>	<p>Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.</p>
<p>Argument Naherholungsgebiete Um den Königswaldsee gibt es einige Privatgrundstücke und den Angelsportverein auf Hohberger Gemarkung. Nördlich des Königswaldes gibt es eine ganze Reihe von Vereinsgeländen die einschließlich Flugplatz das wesentliche Naherholungsgebiet für eine Vielzahl von Bürgern verschiedenster Interessen darstellen. Diese zu erhalten halte ich für vordringlich.</p>	<p>Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.</p>
<p>Flugplatz erhalten z.B. durch Untertunnelung oder Umfahrung (Rückbau ist nämlich auch teuer)</p>	<p>Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.</p>
<p>Flugplatz OG sollte als bestehende Infrastruktureinrichtung erhalten bleiben!</p>	<p>Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.</p>
<p>Vorschriften zum Abstand von Flugplatz zu Straße -> siehe Plan</p>	<p>Bezüglich des Flugplatzes stehen wir in Abstimmung mit dem zuständigen Referat 46.2 des Regierungspräsidiums Stuttgart - Luftverkehr und Luftsicherheit, Sachgebiet 2</p>
<p>V4 mit Brücke über JVA oder Tunnel</p>	<p>Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.</p>
<p>Untertunnelung V1</p>	<p>Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.</p>
<p>Tunnelvariante V1 direkter Weg, B3 wird entlastet, alle Anwohner auch</p>	<p>Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.</p>

<p>BI Pro Flug Offenburg 7000 Unterschriften für den Erhalt des Offenburgers Flugplatzes</p>	<p>Die Unterschriftenliste haben wir erhalten. Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.</p>
<p>A3-Kartenmaterial für die Veranstaltungsbesucher zur Verfügung stellen (ruhig gegen Geld), die Pläne sind sehr hilfreich</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und geprüft.</p>
<p>Warum gibt es keine Pläne in Größe A2 oder A3 für die Leute zum mitnehmen wenn es sein muß auch gegen kleinen Obolus zum ersten Mal kann man auch was erkennen was in Zeitung nicht möglich</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und noch vor der nächsten öffentlichen Veranstaltung geprüft.</p>
<p>>> modifizierte V 4 Variante prüfen >> Vorschlag der Neuprüfung der V0, die nicht generell ausgeschlossen werden darf. Es sollte hier auch unvoreingenommen geprüft werden, ob eine Verlegung des Gefängnisses oder eine Untertunnelung oder auch eine Überführung grundsätzlich möglich wären. Ein Vorabausschluss einer ggf. modifizierten V0, darf meines Erachtens, erst nach Vorliegen der Gesamtabwägung stattfinden. >> Da in diesem Untersuchungsbereich schon andere Planungen zu Autobahn und Eisenbahn durchgeführt werden und wurden, sollten Doppeltuntersuchungen von verschiedenen Planern, zum selben Sachverhalt oder gar mögliche Überlappungen von möglichen Ausgleichsflächen oder Maßnahmen, auch im Interesse der Steuerzahler, vermieden werden.</p>	<p>Sämtliche möglichen Varianten werden im weiteren Verfahren geprüft. Hierzu gehört auch der Bestandsausbau. Die Planungen werden regelmäßig mit der Deutschen Bahn abgestimmt.</p>
<p>Es sollte geprüft werden, ob es nicht möglich ist, zwischen Niederschopfheim und Ichenheim an der K 5332 einen Anschluss an die A5 zu bauen und gleichzeitig die vorhandene Trasse der B3 zu ertüchtigen.</p>	<p>Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.</p>

<p>Könnte die Variante V4 im Gewerbegebiet hoch3 mit V2 verbunden werden und über diese an die Autobahn angebunden werden.</p> <p>Das hätte folgende Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Umfahrung des Gewerbegebietes würde entfallen. - die jetzige Trasse von V2 könnte ebenfalls entlastet werden. - die bestehende Trasse V2 könnte in Teilbereichen ausgebaut werden und hätte somit weniger Flächenverbrauch zur Folge. 	<p>Sämtliche möglichen Varianten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft.</p>
<p>Ich denke, über eine Variante welche den Umbau bzw. Ausbau der vorhanden Trasse berücksichtigt, sollte nachgedacht werden.</p>	<p>Sämtliche möglichen Varianten werden im weiteren Verfahren geprüft. Hierzu gehört auch der Bestandsausbau.</p>