



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE
ABTEILUNG 4 – MOBILITÄT, VERKEHR, STRAßEN

Dokumentation zur

Bürgerinformationsveranstaltung „B 294, Südwesttangente Ortsumfahrung Bretten“

am 11.07.2022
in der Sporthalle in Bretten-Rinklingen



Agenda

17:00 Uhr: Einlass und Informationsmöglichkeit an Stellwänden

17:30 Uhr: Beginn der Veranstaltung

- **Begrüßungen:**
 - Oberbürgermeister Martin Wolff, Stadt Bretten
 - Ortsvorsteher Timo Hagino, Bretten-Rinklingen
- **Einleitung und Moderation:** Rosa Flaig, Öffentlichkeitsbeteiligung Regierungspräsidium Karlsruhe (RPK)

17:45 Uhr: Projektvorstellung B 294, Südwesttangente Ortsumfahrung Bretten

- **Einführung:** Helmut Wößner, Projektleiter Straßenplanung, RPK
- **Verkehrliche Untersuchungen zum Projekt und Mobilitätskonzept Bretten:** Stefan Wammetsberger, Ing.-Büro Koehler & Leutwein
- **Vorstellung der Varianten:** Fabian Kiesel, Ing.-Büro Dipl.-Ing. K. Langenbach GmbH
- **Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsuntersuchung:** Gisela Scheurich, Planungsbüro Zieger-Machauer GmbH
- **Ergebnisse der Schalluntersuchung:** Jürgen Wolgast, SLG Prüf- und Zertifizierungs-GmbH
- **Vorstellung der Vorzugsvariante und weiteres Vorgehen:** Helmut Wößner
[\(siehe Präsentation der Informationsveranstaltung vom 11.07.2022\)](#)

Ab ca.18:45 Uhr: Fragen der Bürgerinnen und Bürger an das Podium

- Podiumsteilnehmer:
 - Stadt Bretten: Oberbürgermeister Wolff, Bürgermeister Nöltner, Ortsvorsteher Hagino, Amtsleiterin Hausner
 - RPK: Hr. Speer, Referatsleiter Straßenplanung, Hr. Wößner, Projektleiter
 - Externe Experten: Hr. Wammetsberger, Hr. Kiesel, Fr. Scheurich, Hr. Wolgast, Hr. Nagel (Gutachten Luftschadstoffe)

(Fragen und Antworten siehe unten)

Ab ca. 19:45 Uhr: Informationsmöglichkeit und Austausch an Stellwänden

Fragen / Anregungen / Statements der Bürger:innen	Antworten / Stellungnahmen der Podiumsteilnehmer:innen vor Ort sowie im Nachgang
Projektziele	
<p><i>Es sollte grundsätzlich nicht darum gehen, welche Variante umgesetzt wird, sondern um die Frage, ob das Projekt überhaupt Sinn macht. Ist das Projekt angesichts zahlreicher Änderungen der Rahmenbedingungen seit Beschluss des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) aus dem Jahr 2016 noch sinnvoll und zielführend?</i></p> <p><i>Der BVWP ist nicht mit den Klimazielen Deutschlands und der EU vereinbar. Wie kann vor diesem Hintergrund weitergeplant werden wie bisher?</i></p>	<p>Die Maßnahme Südwesttangente (SW) Ortsumfahrung (OU) Bretten ist eine Maßnahme des vordringlichen Bedarfs aus dem Bedarfsplan 2030. Im Bedarfsplan sind die vom Bund geplanten Aus- und Neubaumaßnahmen im Bundesfernstraßennetz festgelegt. Die Bedarfsermittlung erfolgte auf Basis des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP). Der Bedarfsplan ist integraler Bestandteil des Fernstraßenausbaugesetzes. Ebenso im BVWP gelistet sind die OU Bruchsal und Bauschlott. Die Planungen sollen jeweils bis 2025 beginnen.</p> <p>Das Regierungspräsidium Karlsruhe führt diese im Auftrag des Bundes aus. Es ist daher in erster Linie Sache des Bundes, die gesetzlichen Grundlagen für den Bundesfernstraßenbau mit anderen Bundesgesetzen wie zum Beispiel dem Bundes-Klimaschutzgesetz zu harmonisieren oder im Hinblick auf die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zu überprüfen und ggf. anzupassen. Für die nach Art. 20 Abs. 3 GG an Recht und Gesetz gebundene Landesverwaltung sind das Fernstraßenausbaugesetz und die dortige gesetzliche Bedarfsfeststellung verbindlich, bis das Gesetz entweder durch den Bundesgesetzgeber abgeändert, aufgehoben oder vom Bundesverfassungsgericht für verfassungswidrig erklärt wird.</p> <p>Im Bundes-Klimaschutzgesetz sind Einsparziele hinsichtlich der Treibhausgasemissionen für sieben unterschiedliche Sektoren, darunter Verkehr, individuell und fest vorgegeben. Zweck des Gesetzes ist es, über die Summe der sektoralen Einsparungen, die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben insgesamt zu gewährleisten. Das Bundes-Klimaschutzgesetz enthält allerdings keine Vorgaben über die Art der zu ergreifenden Maßnahmen oder gar über die Klimawirksamkeit von Einzelmaßnahmen wie z.B. die Maßnahme SW OU Bretten. Ob und mit welchen Maßnahmen die Klimaziele im Verkehrssektor erreicht werden, wurde bei der Aufstellung des Bundes-Klimaschutzprogramms untersucht und ist in diesem dokumentiert. Im Bundes-Klimaschutzprogramm werden für den Verkehrssektor sechs Handlungsfelder angeführt. Die einzelnen Handlungsfelder enthalten über 50 Klimaschutzmaßnahmen. Die aktuelle Fernstraßenaus-</p>

	<p>bauplanung wird im Klimaschutzprogramm nicht in Frage gestellt. Im Gegenteil, die Straßenbaumaßnahmen aus dem Bedarfsplan 2030 sind fester Bestandteil des dem Klimaschutzprogramm zugrunde gelegten Referenzszenarios, welches alle bereits beschlossenen Maßnahmen beinhaltet. Das bedeutet, dass die Klimawirkung der Maßnahme SW OU Bretten bei der Aufstellung des Bundes-Klimaschutzprogramms bereits mitberücksichtigt wurde und somit der Erreichung der Klimavorgaben aus dem Bundes-Klimaschutzgesetz nicht entgegenstehen kann.</p> <p>Insgesamt kann die Kombination der Maßnahme zur OU Bretten mit den konzipierten Maßnahmen für die Gartenschau 2031 und den vorgesehenen Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept Bretten als ganzheitliche Chance für eine vom Verkehr beruhigte Innenstadt gesehen werden.</p>
<p><i>Warum werden die negativen Auswirkungen auf Umwelt, Klima und Mensch nicht als Kosten im BVWP berücksichtigt?</i></p>	<p>Das Land hat die Baumaßnahme beim Bund angemeldet. In der ersten Planungsstufe wurde das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) überprüft. Das Vorhaben ist bauwürdig, wenn das NKV größer 1 ist. Das NKV für die OU von Bretten, Bruchsal und Bauschlott liegt jeweils über 9.</p> <p>Des Weiteren sind im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse des Projekts SW OU Bretten Faktoren, die sich auf Umwelt, Klima und Mensch beziehen, berücksichtigt, wie z.B. die Veränderung der Geräuschbelastung oder der Abgasbelastungen. Diese werden im Rahmen der Monetarisierung des Nutzens als „negativer Nutzen“, also Verringerung des Nutzens ausgewiesen.</p>
<p><i>Was sieht der BVWP als Entlastung des Straßenverkehrs durch die Schiene vor?</i></p>	<p>Als zentrales Planungsinstrument zur Lösung der Verkehrsprobleme alternativ zum Straßenverkehr ist der BVWP verkehrsträgerübergreifend angelegt und beinhaltet auch die Entwicklung des Schienen- und Binnenschiffsverkehrs. Detaillierte Aussagen zum Schienenverkehr können seitens des Planungsreferats des RPK nicht getroffen werden, da dieses lediglich als Straßenbauverwaltung agiert.</p>
<p>Verkehrsuntersuchungen</p>	
<p><i>Ein Hauptproblem sind die vielen LKW in Bretten. Warum installiert man keine Verbotsschilder an der Ausfahrt der A 8 bei Pforzheim Nord, welche die Durchfahrt für LKW über 7,5 Tonnen verbieten?</i></p>	<p>Ein Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge über 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht gibt es für die B 35 / B 294 bereits seit dem 01.08.2020 für einen Fahrradius über 75 Kilometern. Die Schilder stehen vor den entsprechenden Ausfahrten der A5 und A8. Der Schwerlastverkehr erfolgt jedoch nicht nur großräumig, sondern auch als Quell- und Zielverkehr beispielsweise in die kommunalen Industriegebiete.</p>

<p><i>Eine Verkehrsentslastung der Kernstadt ist gerade für die Anwohner:innen stark belasteter Straßen ein deutlicher Gewinn an Lebensqualität. Appell auch an die Bürger:innen, die nicht in der Kernstadt leben, dies zu bedenken.</i></p>	<p>Eine flächendeckende Entlastung der Innenstadt ist nur durch Kombination aller Maßnahmen (Ortsumfahrung, Maßnahmen des Mobilitätskonzepts der Stadt Bretten) möglich. Damit kann die Situation sowohl in den Stadtteilen am Rand als auch in der Kernstadt verbessert werden. Die Ortsumfahrung als Einzelmaßnahme kann nicht alle innerstädtischen Straßen entlasten. Das im Vortrag genannte Ziel, den PKW-Verkehr in der Kernstadt bis 2030 um 25 % zu reduzieren ist eine Annahme. Der Wert wurde auch deshalb eher höher angesetzt, um zu zeigen, dass die alleinige, ambitionierte innerörtliche Verkehrsreduktion in Bretten nicht ausreicht, um die Klimaziele abzubilden und ergänzend auch die Gartenschau ideal in der Wilhelmstraße umzusetzen.</p>
<p>Straßenplanung</p>	
<p><i>Es sollte nochmals geprüft werden, ob der Scheuerwiesenbasistunnel nicht doch in Frage kommt?</i></p>	<p>Diese Variante einer Ortsumfahrung wurde mehrfach untersucht. Der vorgeschlagene Scheuerwiesenbasistunnel hätte kaum Auswirkungen auf die Verkehrsströme. Die Entlastung der Innenstadt wäre gering und es gäbe keine Fahrtzeitverbesserung. Der maßgebliche, weil am stärksten ausgeprägte Durchgangsverkehr der Relation Bruchsal – Pforzheim führe weiterhin durch Bretten hindurch.</p>
<p><i>Wie ist der Bau des Tunnels für die Südumfahrung genau geplant?</i></p>	<p>Da man sich aktuell noch in einer frühen Planungsphase (Vorplanung) befindet, ist dies noch nicht exakt darstellbar. Sicher ist, dass im Katzengrabenbereich in offener Bauweise gebaut werden muss. In den FFH-Gebieten ist ein Baggervortrieb geplant. Um dies konkret planen zu können, ist das Vorliegen des Bodengutachtens notwendig. Ziel des RPK ist es, einen möglichst langen Abschnitt in bergmännischer Weise zu bauen. Im Bereich des FFH-Gebietes ist dies vorgegeben.</p>
<p><i>Bei Tunneln ab 1.000 m gelten andere Vorschriften. Ist dies überhaupt finanzierbar?</i></p>	<p>Bei Tunneln ab 1.000 Metern sind unter anderem Belüftung und Rettungswege aufwendiger zu gestalten. Aus diesem Grund wird nach aktuellem Stand angestrebt, die Tunnellänge für die Südumfahrung auf maximal 1.000 Meter zu begrenzen. Die vor Ort gewünschte Verlängerung des Tunnels um etwa 100 Meter auf ca. 950 Meter wird vom RPK mitgenommen und in der weiteren Planung geprüft.</p>
<p><i>Warum darf das RPK im Wasserschutzgebiet einen Tunnel bohren bzw. graben, die Bürger:innen jedoch müssen sich an striktere Regeln halten, wenn es um ähnliche kleinere Eingriffe handelt?</i></p>	<p>Die Einschätzung basiert auf der Verordnung zum Schutz des Grundwassers des Wasserschutzgebiets „Bauschlotten Platte“ vom 07.09.1992. Dort steht unter § 3 „Schutz der Weiteren Schutzzone“ u.a.: „In der Weiteren Schutzzone – Zone IIIB – sind verboten: [...] - Errichten [...] von Tunnel-[...]bauten</p>

	<p>In § 7 der oben genannten Verordnung ist die sog. „Befreiung“ geregelt, dort steht: „Die jeweils zuständigen unteren Wasserbehörden können auf Antrag von den Verboten dieser Verordnung Befreiung erteilen, wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit dies erfordern [...].“</p> <p>Ein entsprechender Antrag auf Befreiung wird im Zuge der Genehmigungsplanung mit allen erforderlichen Nachweisen gestellt.</p>
<p>Umwelt und Klima</p>	
<p><i>Wie wird die künftige Veränderung des Kleinklimas in durch die Baumaßnahme die Planung einbezogen? Wie wirkt sie sich auf die Feinstaubbelastung aus?</i></p>	<p>Die Luftschadstoffsituation ist dort, wo Fahrzeuge mit Verbrennermotoren unterwegs sind, stark abhängig von den Rahmenbedingungen vor Ort, insbesondere vom Wind. Wo es Bebauungen gibt, gibt es Strömungshindernisse. Auf freier Strecke ist dies nicht der Fall. Die Schadstoffbelastung entlang der derzeitigen Trasse ist hoch. Bei der geplanten Südumfahrung werden die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten und gegenüber dem jetzigen Zustand verbessert, da unter anderem die Windverhältnisse auf freier Strecke günstiger sind. Die relevante Kaltluftströmung wird bei den Berechnungen berücksichtigt. Es sind keine erhöhten Schadstoffkonzentrationen in Wohngebieten zu erwarten.</p> <p>Die Kriterien, wie Luftqualität, Abgas- und Feinstaubbelastung und Luftströmungen werden in dem bereits erstellten Luftschadstoffgutachten behandelt. Die Ergebnisse wurden bereits in Teilen im Rahmen der Podiumsdiskussion vorgestellt. Darüber hinaus ist vorgesehen, die kompletten Gutachten noch dieses Jahr zu veröffentlichen.</p>
<p>Jede Verkehrsstrasse zerschneidet Landschaft und Lebensräume, was Ursache des Artenrückgangs und der Biodiversität ist. Das Gesetz zur Stärkung der Biodiversität wird nicht berücksichtigt, weshalb das Bundesministerium hier nachjustieren sollte.</p>	<p>Die Kriterien, wie Landschaftsverbrauch, Versiegelung, Auswirkungen auf das Kleinklima werden in dem für das Vorhaben erstellten Luftschadstoffgutachten sowie der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) behandelt. Die Schutzgüter nach § 2 (1) UVPG werden im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVS) bewertet.</p> <p>Die Ergebnisse wurden bereits in Teilen am 11.07.2022 im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltung präsentiert und sind auf der Projektseite: B 294, Südwesttangente Ortsumfahrung Bretten - Regierungspräsidium Karlsruhe (baden-wuerttemberg.de) in der Mappe „Öffentlichkeitsbeteiligung“ ersichtlich. Darüber hinaus ist vorgesehen, die kompletten Gutachten noch dieses Jahr zu veröffentlichen.</p>