



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE
ABTEILUNG 4 – MOBILITÄT, VERKEHR, STRAßEN

Bürgerinformationsveranstaltung zum Bauvorhaben „B 28, Ortsumfahrung Horb-Hohenberg“

Dokumentation der öffentlichen Informationsveranstaltung am 24.11.2021 in der Hohenberghalle, Horb a.N.



Inhalt

Ablauf der Veranstaltung	3
Ausgangslage	4
Begrüßung	4
Vorstellung der Vorplanung (Variantenuntersuchung)	6
• Grundlage: West-Ost Achse Freudenstadt bis AS Horb	6
• Vorstellung der Vorplanung.....	6
• Vorstellung der Umweltverträglichkeitsstudie	8
Weiteres Vorgehen.....	9
• Straßenplanung	9
• Öffentlichkeitsbeteiligung	9
Fragen.....	9

Ablauf der Veranstaltung

17:30 – 17:45 Uhr: Begrüßung

- Jürgen Skarke (Abteilungspräsident Abteilung 4, RP Karlsruhe)
- Peter Rosenberger (Bürgermeister Stadt Horb a.N.)

17:45 Uhr: Moderation

Erläuterung zum Ablauf der Veranstaltung (Philipp Ilzhöfer, RP Karlsruhe)

Ab 17:50 Uhr: Beginn der Präsentation mit folgenden Schwerpunktthemen:

- Vorstellung der Vorplanung und der Varianten (Nicolai Deveaux, RP Karlsruhe)
- Vorstellung der Umweltverträglichkeitsstudie (Burchard Stocks, Büro für Umweltsicherung und Infrastrukturplanung)
- Vorstellung der Vorzugsvariante und weiteres Vorgehen Straßenplanung (Nicolai Deveaux, RP Karlsruhe)
- Weiteres Vorgehen Öffentlichkeitsbeteiligung (Philipp Ilzhöfer, RP Karlsruhe)

Ab 19:00: Beantwortung der Fragen aus dem Publikum

Ausgangslage

Der Ausbau der West-Ost Verbindung von Freudenstadt über Horb zur A 81 soll den Landkreis Freudenstadt besser an das überregionale Fernstraßennetz anbinden.

Die Maßnahme B 28 Ortsumgehung Horb – Gewerbegebiet Hohenberg ist als Einzelmaßnahme (Konzeptbaustein) in dieses Gesamtkonzept zum Netzschluss eingebunden. Das zugehörige benachbarte Teilprojekt ist die B 32, Ortsumgehung Horb – Neckartalbrücke. Ziel der Maßnahme ist es, die Leistungsfähigkeit durch einen verkehrsgerechten Ausbau einer überregionalen Straßenverbindung zu verbessern. Zudem soll die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erleichtert werden.

Am 24.11.2021 fand in der Hohenberghalle in Horb eine Bürgerinformationsveranstaltung mit dem Ziel statt, die Bürgerinnen und Bürger der Stadt über den aktuellen Stand der Planung und zum weiteren Vorgehen zu informieren. Darüber hinaus wurden im Anschluss zur Präsentation Fragen der Bürgerinnen und Bürger beantwortet. Aufgrund der pandemischen Lage ermöglichte es die Stadt Horb die Veranstaltung ebenfalls als Livestream über den städtischen Youtube-Kanal zu verfolgen.

Begrüßung

Abteilungspräsident Jürgen Skarke (Abteilung 4, RP Karlsruhe)

Die Veranstaltung eröffnete Jürgen Skarke, Abteilungspräsident der Abteilung für Mobilität, Verkehr und Straßen des Regierungspräsidiums Karlsruhe. Zunächst dankte er der Stadt Horb a.N. für die konstruktive Zusammenarbeit an dem Projekt sowie für die Unterstützung bei der Organisation der Veranstaltung.

Es sei das Ziel der Veranstaltung, den Bürgerinnen und Bürgern für das sich im frühen Stadium befindliche Projekt umfassende Informationen zum aktuellen Planungsstand zu vermitteln und die verschiedenen Varianten gegeneinander abzuwägen. Von Wichtigkeit bei der Abwägung zwischen den Varianten sei ebenso die Berücksichtigung der Umweltverträglichkeitsstudie. Unter diesen Voraussetzungen wird schlussendlich die mögliche Vorzugsvariante vorgestellt, auf welche in der künftigen Planungsphase der Fokus gerichtet sein werde.



Jürgen Skarke betonte die Wichtigkeit des Vorhabens, da es sich hierbei um einen Teilbereich der wichtigen Verkehrsachse von Freudenstadt zur Autobahnanschlussstelle handle. Das Bauvorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan mit Planungsrecht enthalten. Mit der Umsetzung des geplanten Bauvorhabens werde das Ziel verfolgt, die überregionale Achse auszubauen sowie die Verkehrssicherheit und den Lärmschutz zu verbessern. Hinsichtlich des in Zukunft prognostizierten verstärkten Verkehrsaufkommens im geplanten Gebiet sollen vor allem auch Verkehrsfluss und -qualität verbessert werden. Dem Regierungspräsidium Karlsruhe sei es von zentraler Bedeutung für das geplante Vorhaben die Akzeptanz und im besten Fall die Unterstützung der Bürgerinnen und Bürger zu erlangen.

Bürgermeister Peter Rosenberger (Stadt Horb a.N.)

Anschließend folgte die Begrüßung vom Oberbürgermeister der Stadt Horb a.N., Peter Rosenberger. Er dankte dem Regierungspräsidium für die Anregung der Durchführung einer Informationsveranstaltung und begrüßte auch die Möglichkeit die Veranstaltung über den Livestream zu verfolgen.

Für die Stadt Horb sei es von zentraler Bedeutung eine Trassierung zu finden, welche zum Wohl der Bürgerinnen und Bürger der Stadt beiträgt. Hier sei insbesondere der Aspekt eines Lärmschutzes von besonderer Bedeutung. Darüber hinaus sei die bestmögliche Anbindung der Raumschaft einschließlich der ländlichen Gegend von Freudenstadt aus an die A 81 für die Stadt Horb sehr wichtig. Es ist ein Anliegen, dass verkehrliche Themen in der Stadt Horb sehr transparent und offen dargelegt und besprochen werden. Eine Umsetzung solle zeitnah erfolgen und die optimale Lösung für die gesamte Stadt, insbesondere für die Bürgerinnen und Bürger am Hohenberg darstellen.



Zuletzt bedankte sich Oberbürgermeister Peter Rosenberger bei der anwesenden Bevölkerung für die Teilnahme und dem damit gezeigten Interesse an dem geplanten Vorhaben. Es sei von zentraler Bedeutung, dass eine Raumschaft sich gemeinsam für eine Variante einsetze, damit diese schlussendlich auch umgesetzt wird.

Philipp Ilzhöfer (Referent Öffentlichkeitsbeteiligung, RP Karlsruhe)

Schließlich begrüßte auch der Moderator Philipp Ilzhöfer vom Regierungspräsidium Karlsruhe die Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Er bedankte sich bei der Stadt Horb für die Organisation der Veranstaltung und die Möglichkeit, die Planungen des Projektes den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort vorzustellen.

Es sei das Ziel der Veranstaltung die Bevölkerung über den Planungsstand und die untersuchten Varianten zu informieren und deren Fragen zum Vorhaben beantworten zu können. Darüber hinaus sollen die Anwesenden einen Ausblick darüber bekommen, wie der Planungsprozess künftig verlaufen wird und wie sie sich über den aktuellen Planungsstand informieren können.



Vorstellung der Vorplanung (Variantenuntersuchung)

Grundlage: West-Ost Achse Freudenstadt bis AS Horb

Im Vorfeld der Präsentation zum aktuellen Planungsstand ging Nicolai Deveaux, Projektleiter beim Regierungspräsidium Karlsruhe, kurz auf die West-Ost Verbindung von Freudenstadt zur Autobahnanschlussstelle Horb ein. Innerhalb dieser Verbindung ist das Regierungspräsidium Karlsruhe planerisch und bautechnisch sehr aktiv. Nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über die verschiedenen Projekte auf der West-Ost-Achse und zu deren jeweiligen Planungsständen. Dabei wird auch die Lage der in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellten „B 28 Umfahrung Hohenberg“ ersichtlich.



Vorstellung der Vorplanung (Nicolai Deveaux, RP Karlsruhe)

Die Vorstellung der Vorplanung mit allen verschiedenen Varianten erfolgte durch den Projektleiter des RP Karlsruhe, Nicolai Deveaux.

Im aktuellen Projektstadium liegt die Umweltverträglichkeitsstudie für das Vorhaben vor, woraus im Einklang mit den verschiedenen Varianten der Vorplanung für das Vorhaben die Vorzugsvariante ermittelt wird.

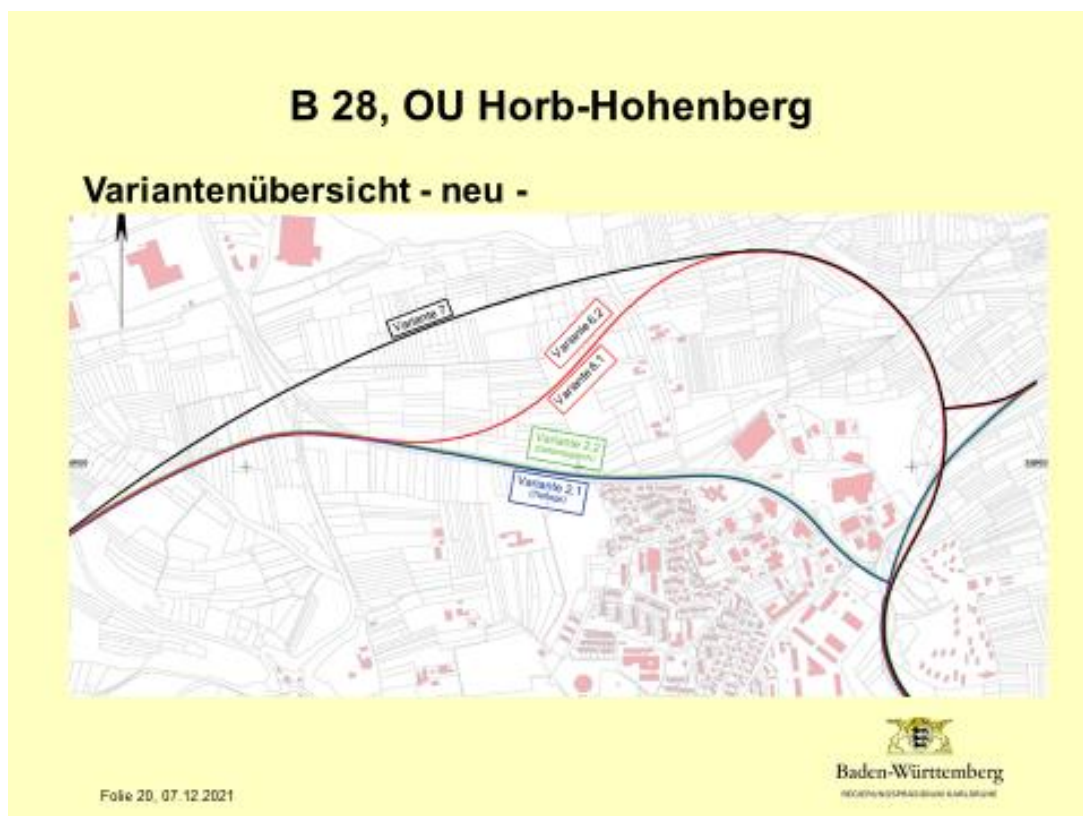
Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als Maßnahme im weiteren Bedarf mit Planungsrecht enthalten. Eine Verkehrsprognose für das Jahr 2025 zeigt auf, dass sich die Verkehrsbelastung verglichen mit der im Jahr 2008 durchgeführten Verkehrsmengenzählung fast verdoppeln wird. Das erhöhte Verkehrsaufkommen ist insbesondere auf die sich im weiteren Verlauf der West-Ost Verbindung im



Bau befindenden Neckartalbrücke zurückzuführen. Auf dieser Grundlage ist die Verbesserung der allgemeinen Verkehrsqualität und des Verkehrsflusses im geplanten Bereich von zentraler Bedeutung. Je nach Wahl der Vorzugsvariante wird die Ausbaulänge des Bauvorhabens zwischen 2,6 und 3,6 km betragen und zwischen 22,7 Mio. € und 56,9 Mio. € kosten.

In der ursprünglichen Variantendiskussion von 2009 konnte die damalige Vorzugsvariante V3 („enge Umfahrung“) aufgrund einer Richtlinienumstellung im Jahr 2011 nicht an die örtlichen Gegebenheiten angepasst und somit nicht umgesetzt werden. Aus selbigem Grund war es bei zwei weiteren Varianten (V4+V5) nicht möglich, diese in der künftigen Planung weiter zu berücksichtigen.

Im weiteren Planungsverlauf standen für die Vorzugsvariante somit fünf weitere Varianten zur Auswahl, welche als Grundlage für die weiteren Untersuchungen der Umweltverträglichkeitsstudie zur Verfügung standen. Bei den beiden Varianten 2.1 und 2.2 wurde die Planung entlang der bestehenden Trasse durchgeführt, einmal in Tieflage und einmal geländegleich. Die beiden Varianten 6.1 und 6.2 würden die vorhandene Trasse und somit die bebaute Raumschaft „umfahren“. Auch hier unterscheiden sich die beiden Varianten dadurch, dass eine geländegleich und die andere etwas höher auf einem Damm bei gleichbleibender Trasse verläuft. Zuletzt wird in der „gestreckten“ Variante 7 eine weitläufigere Umfahrung der bestehenden Bebauung als in den Varianten 6.1 und 6.2 vorgesehen. Die Trassen der zur weiteren Auswahl stehenden Varianten werden in folgender Abbildung dargestellt:



Vorstellung der Umweltverträglichkeitsstudie (Burchard Stocks, Büro für Umweltsicherung und Infrastrukturplanung)

Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) wurde von Burchard Stocks vom Büro für Umweltsicherung und Infrastrukturplanung durchgeführt und vorgestellt. Aufgabe der Umweltverträglichkeitsstudie ist es, eine vergleichbare Bewertung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen des Vorhabens einer Risikoanalyse für jede Variante zu unterziehen und unter Einbeziehung der möglichen Betroffenheit der Belange des Artenschutzes zu überprüfen sowie eine Empfehlung einer Vorzugsvariante für den unter Umweltaspekten tragfähigsten beziehungsweise verträglichsten Lösungsansatz vorzulegen.



Zunächst wurde dementsprechend eine Raumanalyse unter Berücksichtigung relevanter Schutzgüter im gesamten vom Vorhaben betroffenen Einzugsgebiet durchgeführt. Relevante Bewertungskriterien und Schutzgüter sind hierbei die Realnutzung (Siedlungsstruktur), das Schutzgut Mensch, das Schutzgut Tier, Pflanzen, biologische Vielfalt hinsichtlich der Vegetation, Biotopverbund, Offenland BW und Fauna, das Schutzgut Boden hinsichtlich Bodenfunktion und -nutzung, das Schutzgut Wasser/Grundwasser, das Schutzgut Luft und Klima, das Schutzgut Landschaft sowie sonstige Sachgüter. Auf Grundlage der technischen Informationen und Fachgutachten zu den Themenbereichen Verkehr, Lärm und Luftschadstoffe wurden im nächsten Schritt eine Bewertung für alle Varianten vorgenommen.

Unter den örtlichen Gegebenheiten aus der Raumanalyse und den technischen Informationen und Fachgutachten zu jeder Variante konnte nun für jede Variante eine Risikoanalyse durchgeführt werden. Die Risikoanalyse gibt an, inwiefern baubedingte, anlagebedingte und betriebsbedingte zeitweilige oder dauerhafte Effekte und Auswirkungen auf die Umwelt direkter oder indirekter Natur für jede Variante zu erwarten ist.

Nach Berücksichtigung und Bewertung aller zuvor genannten Kriterien konnte anhand der Umweltverträglichkeitsprüfung ein Urteil gefällt werden. Als Ergebnis der Abwägung zwischen den Konflikten der Trassenvarianten mit den vorhandenen und geplanten Siedlungsflächen und dem Schutz vielfältiger und relevanter Funktionen von Landschaft und Naturhaushalt sowie der betroffenen Umweltnutzungen konnte aus umweltfachlicher Sicht festgestellt werden, **dass die Varianten 6.1/6.2 und 7 auf Grund der umfänglichen und gravierenden nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt nicht realisierungswürdig sind. Darüber hinaus würden bei selbigen Varianten artenschutzfachliche Verbotssachverhalte und hieraus erwachsende planungsrechtliche Konflikte resultieren, weshalb diese Varianten nicht weiterverfolgt werden können.**

Eine zielführende Realisierbarkeit stellt in erster Linie die Variante 2.1/ Tiefelage dar. Die bei dieser Variante zu prognostizierenden Konflikte mit der Siedlungsentwicklung auf dem Hohenberg (Zerschneidung, keine interne Erschließung über die L 355b, Verlärmung) lassen sich durch geeignete baulich - konstruktive Maßnahmen lösen. **Daher ist aus umweltgutachterlicher Sicht der einzig mögliche Lösungsansatz und somit gleichbedeutend mit der Vorzugsvariante, die Variante 2.1 Tiefenlage.**

Vorstellung der Vorzugsvariante (Nicolai Deveaux, RP Karlsruhe)

Auf Grundlage der aus der Umweltverträglichkeitsstudie empfohlenen Vorzugsvariante 2.1 Tiefenlage wurde durch das RP Karlsruhe nun die mögliche Vorzugsvariante erarbeitet. Es war hierbei von besonderer Bedeutung, dass bei der weiteren Ausarbeitung der Planung Optimierungsmöglichkeiten hinsichtlich Lärmschutz und Schutz gegen Eintrag von Luftschadstoffen in Umgebungsflächen untersucht werden.

Eine sinnvolle und zugleich realisierbare Anpassung der bisherigen Variante 2.1 „Tiefenlage“ wäre die Kombination mit der Variante 2.2 „plangleich“. Beide Varianten haben ihre Vor- und Nachteile. Eine Kombination beider Varianten würde die jeweiligen Vorteile vereinen. Es besteht durch die Kombination die Möglichkeit die zu erwartenden hohen Kosten der Variante 2.1 „Tiefenlage“ deutlich zu senken und die nicht so leistungsfähige Variante 2.2 „plangleich“ zu erhöhen. Darüber hinaus ist im Bereich der Tiefenlage der Lärmschutz für die umliegende Wohnbebauung gewährleistet.

Weiteres Vorgehen

Straßenplanung

Es ist vorgesehen die Vorplanung spätestens im 1. Quartal 2022 abzuschließen. Die fertiggestellte Vorplanung wird daraufhin dem Verkehrsministerium zur Prüfung und Freigabe für die weitere Planung vorgelegt. Sobald dies erfolgt ist, wird voraussichtlich noch in 2022 mit der Entwurfsplanung begonnen.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Zum Abschluss der Präsentation gab Philipp Ilzhöfer einen Ausblick, wie die Öffentlichkeitsbeteiligung künftig gestaltet wird. Es ist vorgesehen (voraussichtlich im 1./2. Quartal 2022) einen Projektbegleitkreis einzurichten. Dieser besteht beispielsweise aus verschiedenen Interessensvertretern, Verbänden oder Bürgervereinen, deren Interessen unmittelbar vom Vorhaben betroffen sind. Anregungen können durch die Mitglieder des Projektbegleitkreises dadurch in die Planung einfließen. Ebenso ist ein regelmäßiger Informationsaustausch gegeben.

Darüber hinaus ist es auf der Projektwebsite des Regierungspräsidiums Karlsruhe jederzeit möglich sich über den aktuellen Planungsstand zu informieren. Die Seite wird immer dem aktuellen Planungsstand angepasst und stellt relevante Unterlagen wie Pläne oder Protokoll zur Verfügung. Direkt zur Projektwebseite [hier](#).

Fragen

Frage aus der Bürgerschaft	Experten-Antwort
Allgemeines	
Gibt es beim Regierungspräsidium Planungen die nicht im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) sind und die trotzdem vom Bund finanziert werden?	Die Einstufung eines geplanten Bauvorhabens in den „vordringlichen Bedarf“ gemäß BVWP ist insbesondere vom Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) abhängig. Liegt dieser Faktor oberhalb des Wertes 1, wird dies zunächst für den Bund als ein bauwürdiges Vorhaben angesehen. Jedoch muss hierbei zusätzlich das finanzielle Volumen des Bundes berücksichtigt werden. Vorhaben die ein NKV größer als eins haben und zugleich im Bundeshaushalt vorerst nicht berücksichtigt

	<p>werden können, werden zunächst als „weitere Projekte mit Planungsrecht“ oder als „weiterer Bedarf“ eingestuft. Sobald ein Bauvorhaben, welches zunächst als „weiteres Projekt mit Planungsrecht“ eine Planfeststellung erhält, hat der Bundestag die Befugnis im Einzelbeschluss dieses in den „vordringlichen Bedarf“ in die Finanzierungsebene hochzustufen.</p>
<p>Wie verändert sich der Faktor Nutzen des NKV (siehe vorherige Frage) bei einer eventuellen Variante Tieflage mit Überdeckelung, insbesondere unter Berücksichtigung der bei einer Überdeckelung steigenden Kosten?</p>	<p>Das Berechnungsmodell ist sehr komplex und von vielen Faktoren abhängig. Es werden nicht nur die zu erwartenden Kosten mitberücksichtigt. Neben diesen fließen in die Bewertung Punkte wie z.B. gefahrene Kilometer oder volkswirtschaftliche Einflüsse mit ein. Dasselbe gilt auch für den Nutzenfaktor, welcher ebenso von vielen Faktoren abhängt (z.B. naturschutzrechtlichen Belange einer Maßnahme). Daher lässt sich die Frage nicht pauschal beantworten, sondern ist abhängig vom individuell vorliegenden Fall welche und wieviele Faktoren, Fachgutachten etc. in die Bewertung der Kosten und des Nutzens mit einfließen.</p>
<p>Bis wann ist mit einer Umsetzung der Maßnahme zu rechnen?</p>	<p>Im jetzigem Projektstadium ist noch nicht vorhersehbar, wann mit der Umsetzung der Maßnahme begonnen werden kann. Wichtige Meilensteine innerhalb des Projektes müssen zunächst durchlaufen werden, bis die Bauarbeiten aufgenommen werden können. Es müssen u.a. das Erstellen der Entwurfsplanung, des Planfeststellungsverfahrens mit anschließendem Planfeststellungsbeschluss, das Erstellen der Ausführungsplanung sowie die Ausschreibung und Vergabe des Vorhabens durchgeführt werden. Darüber hinaus stehen in der West-Ost Verbindung weitere wichtige Bauprojekte, wie beispielsweise der Tunnel Freudenstadt an, welche ebenso durch den Bund finanziert werden müssen. Unter Berücksichtigung aller dieser Faktoren ist eine Umsetzung vor 2030 grundsätzlich auszuschließen.</p>
<p>Die Querungsmöglichkeiten vom Hohenberg in das Nordgebiet sind in jetzigem Zustand hinsichtlich der Sicherheit der Fußgänger nicht ausreichend. Ist es bereits vor Umsetzung des Bauvorhabens möglich durch einfache bauliche Eingriffe die Situation übergangsweise zu verbessern?</p>	<p>Es ist grundsätzlich möglich zusammen mit der Stadt Horb an den bestehenden Querungsmöglichkeiten Verbesserungen vorzunehmen Die Erforderlichkeit und Art der Ausführung der baulichen Maßnahmen an den jeweiligen Stellen könnte bei einer gemeinsamen Vorortbegutachtung festgelegt werden.</p>
<p>Was passiert in der Zwischenzeit von Fertigstellung der Hochbrücke bis zur</p>	<p>Die einzige Möglichkeit besteht darin, dass je nach Erfordernis an den erforderlichen</p>

Umsetzung des Projektes Hohenberg, in welcher mit einer erhöhten Verkehrsbelastung zu rechnen ist?	Stellen im Bestand Optimierungen durchgeführt werden.
Bau	
Wie groß ist der voraussichtliche Kostenunterschied zwischen den zu erwartenden Kosten der ursprünglichen Variante der kompletten Tieflage und der kombinierten Vorzugsvariante?	Durch die kombinierte Vorzugsvariante werden nach einer ersten Kostenannahme im Vergleich zur Variante Tieflage komplett ca. 20 Mio. € eingespart.
Aktuelle Straßenplanung	
Welche Länge der geplanten Überdeckung (wie in der Vorzugsvariante angedacht) ist maximal möglich, ohne dass das Bauwerk nach dem Regelwerk als Tunnel eingestuft wird? Welche Möglichkeiten sind für die Anwohnerinnen und Anwohner des Hohenbergs in Verbindung mit der maximal zulässigen Länge der Überdeckung bezüglich einer fußläufigen Erreichbarkeit der Erholungsbereiche bei der Pestalozzischule/Eulenweg und des Marktkaufs gegeben, ohne die Straße queren zu müssen?	Nach aktuellem Regelwerk erfolgt die Einstufung als Tunnel ab einer Länge von 400 m. Damit einhergehend wären die Vorgaben nach aktuellem Regelwerk einzuhalten und durchzuführen. Dies ist hinsichtlich der deutlich aufwendigeren Ausführung und damit verbundenen Kostensteigerungen für diese Planung nicht vorgesehen. Bei der Überdeckung wurde als Möglichkeit zur Optimierung, z.B. in der Variante der Tiefenlage durch die hohe Breite des Fahrbahnquerschnittes (Verteilerfahrbahn, beidseitige Radwege), zunächst eine Teilüberdeckung angestrebt. Auf Grundlage der weiteren schalltechnischen Untersuchung ist ggf. sogar eine komplette Überdeckung möglich, wodurch die Möglichkeit der Überquerung für Fußgänger weiter verfolgt werden kann.
Wie kann die Ausfädelung beim Hohenberg im Hinblick auf eine spätere Entwicklung des Hohenbergs erfolgen? Berücksichtigt werden sollte, dass künftig mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen ist und dabei zugleich eine hinsichtlich des Lärmschutzes erträgliche Bewohnung des Hohenbergs stattfinden kann.	Nach jetzigem Stand der Planung hat die Stadt Horb noch keinen Satzungsbeschluss für das beschriebene Gebiet festgelegt. Daher kann dies dementsprechend nicht in die bisherigen Planungen des RP Karlsruhe einfließen. Sobald eine verfestigte Planung der Stadt für beispielsweise ein Wohngebiet in dem Bereich vorliegt, muss dies in den Planungen des RP Karlsruhe dementsprechend berücksichtigt werden.