Projekt: Moderation Runder Tisch „B33 / Kinzigumgestaltung Haslach“
Projekt-Nr.: 1.11.202
Auftraggeber: Regierungspräsidium Freiburg, Referat 53.1

AKTENVERMERK-NR. 01

Datum: 14. April 2011; 16:30 Uhr

Ort: Rathaus Haslach, Bürgersaal

Anlass: **Runder Tisch „B33 / Kinzigumgestaltung Haslach“**
1. Termin

Teilnehmer: vgl. **Anlage 1** (Teilnehmerliste)

Moderation / Protokoll:
- Herr Kilian — Moderator, wat GmbH, Karlsruhe
- Herr Dr. Büchele — Protokoll, wat GmbH, Karlsruhe

Stadt Haslach:
- Herr Winkler — Bürgermeister

Gemeinde Fischerbach:
- Herr Heine — 1. Bürgermeisterstellvertreter

Vorhabensträger:
Regierungspräsidium Freiburg, Referat 44, Straßenplanung
- Herr Lustinetz

Regierungspräsidium Freiburg, Referat 53.1, Landesbetrieb Gewässer
- Herr Burkart — Referatsleiter

Fachbehörden:
Landratsamt Ortenaukreis, Amt für Landwirtschaft
- Herr Dr. Moritz — Amtsleiter

Regierungspräsidium Freiburg, Referat 32, Betriebswirtschaft, Agrarförderung, Strukturentwicklung
- Frau Böhmer

Landratsamt Ortenaukreis, Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz
- Herr Schneider

Regierungspräsidium Freiburg, Referat 33, Fischereibehörde
- Herr Bartl

Interessensvertreter / Betroffene Landwirtschaft:
Badischer Landwirtschaftlicher Hauptverband (BLHV)
- Herr U. Müller

Datei: 01-20110414

Betroffene Landwirte
- Herr Hansmann
- Herr Hirt
- Herr Walter

Interessensgemeinschaft B33 / B294:
- Herr Schmid

Aufgerufene Planer:
Planung Straßenbau:
RS Ingenieure, Achern
- Herr Wilke
- Herr Martin

Planung Hochwasserschutz / Kinzigumgestaltung:
Ingenieurbüro RiverConsult, Karlsruhe
- Herr Fleischhacker

Verteiler: Teilnehmer

Ergänzungen zum Gesprächsinhalt sind kursiv hervorgehoben.

Gesprächsinhalt:

Pkt. Nr.	Gesprächsergebnisse / Handlungsbedarf	Erledigung durch, bis
001/00	***Hinweis zum Protokoll*** *Zur Strukturierung der Gesprächsergebnisse sind alle Fragen, Anregungen und Diskussionsbeiträge zu den Vorträgen und Planungsüberlegungen unter Ziff. 001/05 thematisch zusammengefasst.* *Gemäß Abstimmung mit dem Vorhabensträger werden die **Anlagen zum Protokoll** aufgrund der großen Seitenzahl und Datenmenge von **wat** separat per CD-ROM an die eingeladenen Vertreter des Runden Tisches versandt.*	

001/01	**Begrüßung und Einführung**
	- **Begrüßung Herr Winkler**
	- **Herr Kilian** stellte sich als Moderator vor und ging auf Ablauf und Vorgehensweisen am Runden Tisch ein:
	  - Ermittlung von Randbedingungen und Zielvorstellungen
	  - Entwicklung von Lösungsmöglichkeiten und Gestaltungsansätzen
	  - Partnerschaftlicher Umgang am Runden Tisch
	Ziel aus Sicht der Moderation ist eine sachliche und konstruktive Erörterung im Hinblick auf eine möglichst einvernehmliche Planung. Lösungsvorschläge und Anregungen sollen nach Erörterung am Runden Tisch hinsichtlich Umsetzbarkeit in der Planung überprüft und von Termin zu Termin weiterentwickelt werden.
	Herr Kilian plädierte angesichts der z.T. jahrzehntelangen Überlegungen und divergierenden Standpunkte für einen „Blick nach vorne“.	

Datei: 01-20110414

Pkt. Nr.	Gesprächsergebnisse / Handlungsbedarf	Erledigung durch, bis
	Er erläuterte die Tischaufstellung am Runden Tisch mit Trennung von den Planern, Interessenten etc. im Auditorium, die nach Bedarf über die Vertreter am Runden Tisch in die Diskussion einbezogen werden. Das Protokoll wird von Büro **wat** erstellt und jeweils im Entwurf mit den Teilnehmern abgestimmt. - **Vorstellung der Teilnehmer am „Runden Tisch“**	**wat**

001/02	**Kurzvortrag RP Freiburg, Referat 44, Straßenplanung, zum Vorhaben**
	Präsentation RPF, Ref. 44: vgl. **Anlage 2**
	- **Herr Lustinetz** ging zunächst auf übergeordnete Ziele und Anforderungen des Ausbaus der B33 ein:
	  - Verkehrsbedeutung der B 33 als großräumige Verbindung
	  - Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit, d.h. „hochwasserfreier“ 3- bis 4-streifiger Ausbau gemäß Vorgaben der Straßenplanung (insbes. Richtlinie RAL 2008 zwingend einzuhalten)
	- Ausführungen bezogen auf das Vorhaben „Ortsumfahrung Haslach“:
	  - Grundlage der Planung ist eine Analyse der Verkehrsbelastung aus dem Jahr 2006 mit täglich ca. 19.000 bis 24.000 Kfz auf der B33 in der Ortslage Haslach, davon ca. 20 % LKW-Anteil (nachts bis 32 %). Die zugehörige Verkehrsprognose bis 2020 geht von einer Zunahme der Verkehrsbelastung auf ca. 20.500 bis 28.000 Fahrzeuge aus.
	  - Planungsrückblick: In den 1990-er Jahren wurden in Abstimmung mit der Stadt Haslach zahlreiche Varianten untersucht.
	  - Im Ergebnis der langjährigen Variantenüberlegungen wurde der Planungsansatz „Bündelungstrasse“ entwickelt und bis 2006 mit der Stadt Haslach sowie den Verkehrsministerien des Landes und Bundes abgestimmt. Sie sieht zwei große Brücken im Westen (Länge ca. 300 m) und im Osten (ca. 250 m) vor, dazwischen mehrere kleinere Brücken.
	- Zur Bündelungsvariante:
	  - Ausbaukennwerte: Regelprofil RQ 15,5 (Fahrbahnbreite 15,5 m) mit Regelböschungsneigung 1:1,5. Im Bereich Vorland sind beim Regelprofil vsl. flachere Böschungsneigungen (1:2,5 bis 1:3,5) erforderlich (geotechnische Gründe: rückströmendes Wasser bei Hochwasser)
	  - Erwartete Verkehrsverlagerung bei Umsetzung der Bündelungstrasse bezogen auf die Verkehrsprognose 2020: täglich ca. 16.500 Kfz auf der neuen Umgehung, abschnittsweise zwischen ca. 4.000 und 11.000 Kfz auf der bisherigen B 33 im innerstädtischen Bereich.
	  - Das Vorhaben steht im Bedarfsplan des Bundes (Bundesverkehrswegeplan) in Prioritätsstufe 1 mit einer vorläufig veranschlagten Summe von ca. 23 Mio. € (Schätzkosten aus dem Jahr 2004). Das im Bedarfsplan angesetzte Nutzen-Kosten-Verhältnis beträgt ca. 5,6.	

Datei: 01-20110414

Pkt. Nr.	Gesprächsergebnisse / Handlungsbedarf	Erledigung durch, bis
001/03	**Kurzvorträge RP Freiburg, Referat 53.1, Landesbetrieb Gewässer, und Ing.-Büro RiverConsult zum Vorhaben** Präsentation RPF, Ref. 53.1: vgl. **Anlage 3** **Herr Burkart** verwies eingangs darauf, dass die Planung Hochwasserschutz Haslach aufgrund der Frage Straßenausbau seit Mitte der 1990er Jahre nicht mehr isoliert betrachtet werden kann. Es bestehen Defizite bezogen auf das HQ_{100} (100-jährlicher Bemessungsabfluss), die in Abhängigkeit und Zusammenarbeit mit dem Straßenbau beseitigt werden sollen. So haben sich z.B. durch Aktualisierung der Hochwasserstatistiken im Jahr 2007 die HQ_{100}-Werte an der Kinzig um ca. 10 % erhöht. Ferner zeigen einschlägige Untersuchungen zum Klimawandel die Möglichkeit einer weiteren 15 %-igen Erhöhung auf, für die bei Planungen im Hochwasserschutz zusätzliche Sicherheiten zu berücksichtigen sind. - Das Planungskonzept wurde seit der Infoveranstaltung für die Landwirte im Jahr 2010 im Hinblick auf eine Minimierung der Flächeninanspruchnahme überdacht und verändert. Die Planung steht jedoch aufgrund der offenen Straßenfrage jedoch nach wie vor am Anfang, so dass derzeit noch keine exakten Angaben möglich sind. - Gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger und der Stadt Haslach wurde die Perspektive entwickelt, durch Verknüpfung der Planung Straßenbau und Hochwasserschutz/Kinzigumgestaltung eine gesamtheitliche Lösung herbeizuführen, wobei die Strukturaufwertung der Kinzig gleichzeitig als Ausgleichsmaßnahme für den Straßenbau vorgesehen ist. - Klar ist, dass bei der Bündelungsvariante im Vorland ein Retentionsverlust entsteht, der durch technische Optimierung der bisherigen Überlegungen noch minimiert werden soll und durch Aufweitung des Kinzigbettes und örtliche Verlegung des rechten Kinzigdeiches ausgeglichen werden muss. Präsentation Ing.-Büro RiverConsult: vgl. **Anlage 4** - **Herr Fleischhacker** ging näher auf den defizitären Zustand der Kinzig bezogen auf Hochwasserschutz und Gewässerstrukturen ein. Ziel im Vorhaben ist die Kombination von Verbesserung ökologischer Strukturen, Hochwasserschutz und zugleich Ausgleich Straße. Die Maßnahme ist grob in 2 Teilabschnitte zu teilen: 1. Haslach, 2. Fischerbach. - **1. Haslach:** Das Konzept sieht i.W. eine Aufweitung des Gewässerbetts in einem engen Rahmen um ca. 10 m vor, um sowohl mehr Abflussquerschnitt für den Hochwasserabfluss als auch kinzigtypische Lebensräume mit wandelnder Charakteristik zu schaffen. Das Schnellinger Wehr soll in eine ca. 300 m lange Riegelrampe umgebaut werden, parallel das Vorland örtlich abgetragen werden. Bei Schnellingen ist eine Rückverlegung des rechten Kinzigdeiches um ca. 30 m vorgesehen (Bündelungsvariante, bei Optimierung ggf. reduzierbar). Besondere Defizite stellen die Schnellinger Brücke (Engstelle Hochwasserabfluss) sowie der fehlende Hochwasserschutz an der Schnellinger Straße dar. Dort ist eine ca. 50-80 cm hohe Mauer vorgesehen (Einmündung Graben hochwassersicher auszubilden). - **2. Fischerbach:** Hier muss der rechte Kinzigdeich erhöht und wasserseitig verstärkt sowie der zugehörige Retentionsverlust ausgeglichen werden. Hierzu ist ebenfalls eine Aufweitung des Gewässerbettes mit naturnäherem Verlauf vorgesehenen, die sich jedoch rein auf landeseigene Flächen entlang der Ufer beschränkt werden soll. Das Konzept ist in der Präsentation aus Darstellungsgründen nur für Teilausschnitt dargestellt.	

Datei: 01-20110414

Pkt. Nr.	Gesprächsergebnisse / Handlungsbedarf	Erledigung durch, bis
	- Hinsichtlich Flächeninanspruchnahme bzw. Betroffenheit für die Landwirtschaft wurde angegeben, dass die verbleibende rechtsseitige Vorlandfläche außerhalb des neuen Gewässerbettes der Kinzig weiterhin als Grünlandstandort genutzt werden kann. Aufgrund der Deichrückverlegung gelangen allerdings Flächen, die sich heute hinter dem Deich befinden, zukünftig vor den Deich und somit in den Überschwemmungsbereich. Durch die Gewässeraufweitung werden jedoch spätere bzw. seltenere Ausuferungen erwartet. - **Herr Burkart** bestätigte ergänzend das Ziel, die Flächeninanspruchnahme für die Landwirtschaft zu minimieren. Die Umgestaltung am Flussbett soll sich auf landeseigene Flächen beschränken. Die bewirtschaftbaren Flächen im Vorland sollen im bisherigen Umfang erhalten bzw. wiederhergestellt werden. Herr Burkart ging ferner auf Überlegungen zur Optimierung der Bündelungsvariante (Absenkung der Straße, steilere Ausbildung der Straßenböschung/Spundwand) ein, durch die die Eingriffe ins Vorland reduziert werden sollen (weiteres siehe Ziff. 001/05 c).	

001/04	**Standpunkt Stadt Haslach zum Vorhaben**
	- **Herr Winkler** ging auf Vorgeschichte und bisherige Entscheidungen der Stadt Haslach zur Ortsumfahrung ein. Vor 30 Jahren wurde der Durchgangsverkehr vom Marktplatz weg verlegt; damals war eine 4-spurige Straße in Schnellingen geplant („Nordlösung“). Ab 1987 wurde mit der Straßenbauverwaltung die „Südlösung“ geprüft und entwickelt, die dann 2006 in der von der Stadt befürworteten Bündelungsvariante mündete.
	- Als wesentliche Beschlüsse des Gemeinderates sprach Herr Winkler an:
	  - Die Anbindung der B 294 an die B 33 soll nicht im Mühlegrün erfolgen. Hiervon wird auch bei der Bündelungsvariante ausgegangen.
	  - 2001: Die erforderliche Kinzigbrücke im Westen soll so nah wie möglich an die bestehende Brücke heran.
	  - 2006: Die Brücke im Osten soll nicht als Querriegel, sondern durch Bündelung der Trasse mit der Bahnlinie ausgebildet werden (sog. Bündelungsvariante).
	- Die Zustimmung des Gemeinderates zu dieser Trassenführung wurde damals unter folgende Bedingungen gestellt:
	  - Einhaltung / Verbesserung Hochwasserschutz
	  - Lärmschutz und Sichtschutz
	  - Verbesserte Anbindung Schnellingen (Fuß- und Radwegbrücke)
	- 2010 wurde die Trassenvariante von der Straßenbauverwaltung hinsichtlich Einhaltung der künftigen Trassierungsvorgaben (RAL 2008) überprüft. Die resultierenden größeren Radien im Bereich Brücke sind für die Stadt Haslach inakzeptabel und stellen die damaligen GR-Beschlüsse in Frage.
	- In den letzten Monaten wurde zudem Bedenken von Industriebetrieben entlang dieser Trasse bzgl. Erschütterungen durch LKW geäußert. Seitens der Stadt wird erwartet, dass diese Belange mit untersucht werden.
	- **Herr Winkler** sprach sich mit Blick auf Hochwasserschutz und Landwirtschaft dafür aus, dass nach Optimierungsmöglichkeiten für die Bündelungstrasse gesucht wird (weiteres siehe Ziff. 001/05 c).
	- Er sprach hierbei auch die Variantenüberlegung an, die Kinzigbrücke und Anschlussstelle nach Westen zu verschieben. Diese wird seitens der Stadt Haslach ausdrücklich favorisiert und muss weiter untersucht werden (weiteres siehe Ziff. 001/5 c).	

Datei: 01-20110414

Pkt. Nr.	Gesprächsergebnisse / Handlungsbedarf	Erledigung durch, bis

001/05	**Fragen, Anregungen und Diskussionsbeiträge**
	a) Grundlagen
	- **Frage Herr Schmid:** Liegen analog zur B 33 auch Zahlen zur Verkehrsbelastung der B 294 vor? Und ergänzend: Die Bevölkerung hat z.T. den Eindruck, dass der LKW-Verkehr durch Mautflüchtlinge auf der B 294 zunimmt. Gibt es auch Zahlen für den LKW-Anteil auf der B 294?
	  - **Herr Lustinetz / Herr Wilke:** Verkehrsanalyse 2006: täglich ca. 8.000 Kfz, Prognose 2020: täglich ca. 9.000 bis 9.500 Kfz.
	  In der Analyse 2006 wurde ein LKW Anteil von ca. 12 % für die B 294 ermittelt. Eine Zunahme für den Zeitraum seit 2006 ist nicht bekannt (keine Daten vorhanden). Andernorts konnten Untersuchungen die Vermutung von Mautflüchtlingen nicht bestätigen (streckenabhängig).
	- **Frage Herr Schmid:** Wie erklärt sich die Spannbreite von ca. 19.000 bis 24.000 Kfz in der Analyse 2006 bzw. in der zugehörigen Prognose 2020? Warum liegen hier so große Unsicherheiten vor?
	  - **Herr Lustinetz:** Es handelt sich nicht um Unsicherheiten, sondern um unterschiedliche Verkehrsbelastungen in einzelnen Teilabschnitten. Dies ist durch unterschiedliche Balkenstärken in der Grafik erkennbar.
	- **Frage Herr Hirt:** Wie ist es erklärbar, dass in Teilbereichen der B 33 laut Verkehrsprognose nach Realisierung der Bündelungstrasse nur noch ca. 4.000 Kfz im Ort verbleiben.
	  - **Herr Lustinetz / Herr Wilke:** Die Angaben zur Verkehrsbelastung in den einzelnen Teilabschnitten können zwischen Istzustand und Prognose nicht einfach addiert bzw. verglichen werden. Grund ist, dass im Straßennetz Verkehrsverlagerungen auf verschiedenen Verbindungen stattfinden. Dies wurde mit einem Netzmodell simuliert.
	- **Frage Herr Schmid:** Wie sind die Anforderungen bzgl. hochwasserfreier Lage der Straße zu verstehen? In welche Höhe über dem HQ_{100} muss das Straßenniveau liegen?
	  - **Herr Burkart:** Sofern zwischen Straße und Kinzig kein Schutzbauwerk (Deich o.ä.) vorhanden ist, welches den HQ_{100}-Anforderungen genügt, muss die Höhe des Straßendamms wie folgt angelegt werden: HW_{100} + Freibord von i.d.R. mind. 60-70 cm. In der Planung wird hier voraussichtlich wie in anderen Kinzigabschnitten 1 m Freibord angesetzt werden, um Sicherheiten z. B. für langfristige Auflandungstendenzen und mögliche Klimaänderungen zu berücksichtigen.
	- **Frage Herr Schmid:** Wie ist die Aussage „keine Tröge und Tunnel im Hochwassergebiet“ zu verstehen? Wieso wurde an der B 33 in Hausach ein Trog realisiert, der unterhalb des HQ_{100} -Niveaus liegt?
	  - **Herr Lustinetz:** Es sind keine Tröge oder Tunnel in einem Überflutungsbereich möglich, die im Hochwasserfall volllaufen können. Ein Trog im Überflutungsbereich der Kinzig wird bzgl. Verkehrssicherheit hier als nicht genehmigungsfähig angesehen (abgesehen von Kosten).
	  - **Herr Winkler** stellte klar, dass außerhalb eines eingedeichten Gewässers Tröge und Tunnel unterhalb des HQ_{100} Niveaus möglich sind.
	  - **Herr Schmid** stellte fest, dass Tröge und Tunnel also grundsätzlich hochwasserfrei sein müssen. Dies wurde im Gremium bestätigt.	

Datei: 01-20110414

Pkt. Nr.	Gesprächsergebnisse / Handlungsbedarf	Erledigung durch, bis
	- **Herr Burkart** ergänzte, dass ein Trog im Kinzigtal schwer vorstellbar ist, da hierdurch eine Zerschneidung des Grundwasserleiters zu erwarten ist, die vermieden werden muss.	
	b) Planungsansatz: Bündelungsvariante	
	- **Frage Herr Schmid:** Wie viele Brücken sind bei der Bündelungsvariante erforderlich? Wie sind Brücken hierbei technisch definiert? Er stellte fest, dass laut den vorliegenden Angaben mind. sechs Brücken erforderlich sind. Die genaue Anzahl sollte geklärt werden.	
	- **Herr Lustinetz / Herr Burkart:** Die Brückenlänge ist der Abstand von Widerlager zu Widerlager. Von einer Brücke wird bei einem Bauwer k mit entsprechenden Widerlagern und Brückenplatte gesprochen. Ein kurzes Bauwerk mit z. B. Rahmenprofil wäre ein Durchlass.	
	Die Anzahl von mind. 6 Brücken bei der Bündelungsvariante wurde von Herrn Lustinetz bestätigt.	
	- **Herr Kilian:** Die Zahl der Brücken, deren Lage etc. sollte vom Vorhabensträger in einer Übersichtsskizze beim nächsten Termin nochmals klar dargestellt werden.	**RPF Ref. 44**
	- **Frage Herr Walter:** Mit welcher Straßen- bzw. Dammbreite bzw. welchem Eingriff ins Vorland (Flächeninanspruchnahme) ist zu rechnen?	
	- **Herr Martin / Herr Wilke:** Der zusätzliche Platzbedarf ergibt sich i.W. aus der Breite der Straße von 15,5 m zuzüglich der für den Hochwasserschutz zusätzlichen Höhe beim Dammkörper.	
	- **Herr Burkart:** Die Deichböschung verschiebt sich beim Regelprofil um die Breite der Straße plus den für den Hochwasserschutz zusätzlich anzusetzenden Bedarf: 1m Höhe bedeutet ca. 4,5 m mehr Breite.	
	- **Frage Herr Hansmann:** Was muss ohne die Bündelungsvariante für den Hochwasserschutz getan werden? Um wie viel muss der Deich ohne Umlegung der Straße bezogen auf HQ_{100} erhöht werden? Aus Sicht der Landwirtschaft werden klare Aussagen erwartet, wie viel Fläche in Anspruch genommen wird („jeder Meter zählt"). Er kündigte Widerstand an, sofern die Flächen durch die Maßnahme minderwertiger werden.	
	- **Herr Burkart:** Gegenüber dem heutigen Zustand ist eine Deicherhöhung um ca. 1 m erforderlich. Besonders prekär ist die Engstelle im Bereich der Kinzigbrücke Schnellingen-Oberdorf.	
	- **Frage Herr Walter:** Der bisherige Hochwasserdeich ist im Bereich der Engstelle Schnellinger Brücke sehr steil. Wie ist hier die künftige Lösung vorgesehen?	
	- **Herr Burkart:** Hinsichtlich Böschungsneigungen wird zu prüfen sein, wie die Lösung lokal technisch optimiert werden kann. Möglichkeiten für steilere Böschungsneigungen werden gesehen z. B. durch höherwertiges Material bis hin zu senkrechter Ausbildung (Spundwände).	
	- **Frage Herr Hansmann:** Wird der Hochwasserabfluss durch den geplanten Straßendamm stärker Richtung Schnellingen verlagert? Wird die Fließgeschwindigkeit durch die Riegelrampe erhöht?	
	- **Herr Burkart** bestätigte, dass sich die Fließgeschwindigkeiten auf der Rampe erhöhen. Mit der Rampe sind zugleich jedoch Absenkungen bzw. Aufweitungen im Gewässerbett verbunden sowie das Vorland durch Abtrag parallel anzupassen. Zudem sind durch den Abriss der Brücke wesentliche Verbesserungen gegenüber heute zu erwarten.	

Datei: 01-20110414

Pkt. Nr.	Gesprächsergebnisse / Handlungsbedarf	Erledigung durch, bis

	Näheres ist im Zuge der Planung durch hydraulische Berechnungen zu prüfen. Insgesamt wird auch für Schnellingen ein HQ_{100}-Schutz geplant (heute nicht vorhanden).
	- **Frage Herr Müller:** Ist bei der Umgestaltung des Kinzigbettes sichergestellt, dass die Bewirtschaftung im Vorland weiter vernünftig möglich ist?
	  - **Herr Fleischhacker:** Es ist auch weiterhin eine Ufersicherung vorgesehen, die eine seitliche Verlagerung des Kinzigbettes verhindern soll. Die Grenze zwischen Gewässerbett und angrenzendem Grünland soll möglichst geradlinig ausgeführt werden, damit eine problemlose Bewirtschaftung möglich ist.
	- **Frage Herr Schmid:** Gibt es bereits Aussagen zu den zu erwartenden Veränderungen im Grundwasser durch die wasserbaulichen Eingriffe?
	  - **Herr Burkart:** Aufbauend auf den Wasserspiegelberechnungen für die Kinzig soll in der weiteren Planung auch ein Grundwassergutachten beauftragt werden, mit dem diese Fragestellung geprüft werden kann. Zunächst ist jedoch die Planung für die Kinzig zu konkretisieren. Grundsätzlich kann vorab gesagt werden, dass keine Änderungen beim Grundwasserspiegel zu erwarten sind, wo nicht in die Sohllage der Kinzig eingegriffen wird. Veränderungen sind insbesondere im Bereich der möglichen Deichrückverlegung bei Schnellingen zu untersuchen. Ziel der Planung muss dort sein, höhere Grundwasserspiegel bei Hochwasser zu vermeiden.
	- **Anmerkung Herr Hansmann:** Herr Hansmann sieht wenig Spielraum für eine mögliche Zustimmung zur Bündelungsvariante, da er erwartet, **d**ass sich die Situation für die Landwirtschaft und örtliche Bevölkerung insgesamt verschlechtert. Insbesondere ist eine Wertminderung der Flächen durch Vorlandabtrag zu befürchten. Er stellt auch die Frage, ob die umfangreichen Eingriffe ins Landschaftsbild nicht durch eine Tunnellösung vermieden bzw. umweltverträglicher gestaltet werden können.
	  - **Herr Kilian** wies darauf hin, dass der befürchtete „totale Umbau der Landschaft“ nur abschnittsweise und temporär über wenige Jahre zu erwarten ist (Bauphase). Nach Stand der Überlegungen wird das Vorland im Endzustand wieder als Grünland hergestellt.
	  - **Herr Hansmann** verwies nochmals auf die Bedeutung auch kleinster Vorlandflächen für die örtlichen Landwirte. Sie sind für den Erhalt der Landwirtschaft erforderlich, es besteht keine Bereitschaft zum Verzicht auf Flächen. Dies betrifft auch die hinter dem Deich liegenden Obstbauflächen im Bereich der Deichrückverlegung.
	  - **Herr Burkart** bestätigte nochmals, dass die Flächeninanspruchnahme in Abhängigkeit der Straßenvariante minimiert werden soll.
	  - **Herr Winkler** warf die Frage auf, in welchem Verhältnis der erwartete Flächenverlust bzgl. Futtergewinnung zu Großvieheinheiten steht.
	  - **Herr Müller:** ca. 1 bis 2 Einheiten Großvieh pro ha.
	  - **Herr Dr. Moritz** stellte klar, dass es hier vor allem um den Bedarf von Winterfutter geht, auf den die Betriebe angewiesen sind. Dieser kann im Nebenerwerb mit vertretbarem Aufwand nur auf den knappen Flächen im Vorland erwirtschaftet werden. Hierbei ist auch der Nährstoffkreislauf mit Rückführung auf den eigenen Flächen von Bedeutung.
	- **Anmerkung Herr Müller:** Aus Sicht Fremdenverkehr wird befürchtet, dass das Kinzigtal langfristig unter der neuen Trasse leidet.	

Datei: 01-20110414

Pkt. Nr.	Gesprächsergebnisse / Handlungsbedarf	Erledigung durch, bis

	c) Anregungen und Überlegungen zur Optimierung Bündelungsvariante
	Absenkung Straßenniveau
	- **Herr Burkart:** Ein Ansatz zur Reduzierung des Flächenverbrauchs und Eingriffe ins Hochwasserprofil liegt in der Überlegung, ob die Straße durch Herstellung einer Spundwand bzw. Schutzmauer zur Kinzig hin in einer Größenordnung von ca. 1 bis 2 m abgesenkt werden kann. Es ist denkbar, dass damit die wasserseitige Böschung des Straßendamms reduziert und z.B. durch eine Steinschüttung und vorgesetzte Gehölzpflanzung nährungsweise in eine senkrechte Wand gebracht werden kann. Hierdurch ist im Idealfall mit ca. 10 m weniger Flächenverlust im linken Vorland sowie entsprechend reduzierter Deichverlegung auf der gegenüberliegenden Seite zu rechnen (technisch zu prüfen). Er gab gleichzeitig zu bedenken, dass die Absenkung der Straße z.B. auch durch einmündende Gewässer, Eingriff in den Grundwasserleiter etc. beschränkt sein kann.
	  - **Herr Lustinetz** erläuterte eine solche mögliche Lösung schematisch anhand eines Regelquerschnitts (vgl. **Anlage 5**). Er wies jedoch darauf hin, dass eine solche Absenkung der Straße bisher nicht mit höheren Entscheidungsebenen (Verkehrsministerium) abgestimmt wurde und auch z.B. bzgl. Einhaltung der technischen Anforderungen wie Hochwasserfreiheit als Variante noch nicht näher geprüft wurde. Er informierte darüber, dass diese Optimierungsüberlegung zunächst bei einem Termin im UVM am 19. April 2011 zur Sprache gebracht werden soll. Nach entsprechender Zustimmung und Votum des Runden Tisch kann eine solche Variante weiter untersucht werden.
	  - **Herr Winkler:** Diese Überlegungen werden von der Stadt ausdrücklich begrüßt und unterstützt. Eine Absenkung der Straße hinter der Hochwasserschutzwand ließe auch in puncto Lärmschutz und Sichtschutz wesentliche Verbesserungen für die Schnellinger erwarten. Er wies jedoch auch darauf hin, dass am Klosterbach mehrere Hochwasserrückhaltebecken geplant / gebaut werden. Diese bewirken eine Hochwasserabminderung, die bei Absenkung der Straße im Bereich der Einmündung zu berücksichtigen sind.
	Verlegung Einmündung Gewerbekanal
	- **Herr Burkart:** Eine weitere Möglichkeit zur Entschärfung der Engstelle (Brücke Schnellingen) liegt in der Anregung der Stadt, die Mündung des Gewerbekanals zu verlegen.
	  - **Herr Winkler:** Diese Anregung geht auf Vorschläge der Anlieger zur Verdolung des Gewerbekanals zurück. Die Anregung wird seitens der Stadt Haslach jedoch mit der Forderung verknüpft, bei der Planung zum Umbau des Wehres zu prüfen, ob dieses für einen Ausbau der Wasserkraft durch die Stadt genutzt werden kann.
	Verschiebung Kinzigbrücke / Anschlussstelle nach Westen
	- **Herr Lustinetz** erläuterte anhand einer Planskizze (vgl. **Anlage 6**) die Überlegungen zur Verschiebung der Kinzigbrücke und Anschlussstelle nach Westen. Die Überlegungen entsprechen der Variante 6.1 von 1993. Er wies darauf hin, dass eine Abstimmung mit dem Verkehrsministerium zur weiteren Untersuchung dieser Variante noch aussteht und beim Termin im UVM am 19. April 2011 vorgesehen ist. Herr Lustinetz stellte die weiteren Schritte zur Prüfung der Machbarkeit unter diesen Vorbehalt.
	- **Frage Herr Schmid:** Wird durch die mögliche Verschiebung der Brücke auch Steinacher Gemarkung betroffen?	

Datei: 01-20110414

Pkt. Nr.	Gesprächsergebnisse / Handlungsbedarf	Erledigung durch, bis
	- **Herr Winkler:** Ja. Herr Bürgermeister Edelmann aus Steinach ist über die Überlegungen informiert. - **Herr Lustinetz / Herr Winkler:** Auf Nachfrage wurde angegeben, dass der mit der Verschiebung einhergehende zusätzliche Flächenverlust im Vorland zu großen Teilen durch Rückbau und Wiederbegrünung der bisherigen Rampen im Bereich Bollenbach kompensiert werden kann. **Minimierung Flächeninanspruchnahme** - **Herr Dr. Moritz** begrüßte die skizzierten Ansätze zur Minimierung des Flächenverbrauchs, erwartet jedoch im Planungsfortschritt genaue Daten zur Betroffenheit der Einzelbetriebe. - **Herr Burkart** verwies darauf, dass bekanntlich ein Gutachter beauftragt werden soll, der die Auswirkun gen des Vorhabens auf die Landwirtschaft prüfen und bewerten soll. Dieser müsste z.T. schon Kontakt zu den Betrieben aufgenommen haben. **Anbindung Schnellingen (neue Brücke)** - **Anregung Herr Müller:** Bei Ersatz der bisherigen Schnellinger Brücke durch eine neue Fußgänger- und Radwegbrücke sollte geprüft werden, ob diese auch für den landwirtschaftlichen Verkehr ausgebildet werden kann, um lange Umwege für die Schnellinger Landwirte zu vermeiden. **d) Prüfung möglicher Alternativen, Tunnelvariante** **Bisherige Variantenuntersuchungen** - **Frage Herr Müller:** Ist die Bündelungsvariante die letztlich einzig mögliche Variante und wenn ja warum? Wurde der Ausbau des jetzigen Straßenverlaufes geprüft? Wurde jemals (vor Ansiedlung des bestehenden Industriegebietes) eine bahnparallele Trassenführung untersucht? - **Herr Lustinetz:** Wie im Vortrag dargestellt wurden verschiedene Gesamtvarianten der West-Ost-Verbindung intensiv geprüft. Hierzu gehörte auch der Ausbau der jetzigen Trasse der B 33, der jedoch aus verschiedenen Gründen verworfen wurde (z. B. Entflechtung innerörtlicher Verkehr und Durchgangsverkehr nicht möglich, Ausbau gemäß der technischen Vorgaben aufgrund bestehender Bebauung nicht machbar). Auch Überlegungen bzgl. eines Trogs wurden aufgrund der angrenzenden Bebauung, Zerschneidung des Grundwasserleiters und zu erwartenden Kosten nicht weiter verfolgt. Eine komplette Trassenführung entlang der Bahn war zu Beginn der Variantenüberlegungen schon nicht mehr möglich, da örtlich bereits Industriebetriebe angesiedelt waren. **Tunnelvariante** - **Anregung Herr Hansmann / Herr Schmid:** Von der IG wurden bereits intensive Überlegungen hinsichtlich einer Tunnellösung angestellt. Es wird gefordert, dass eine mögliche Tunnelvariante als Alternative zur Bündelungstrasse geprüft und in die weiteren Überlegungen einbezogen wird. Ein entsprechender Variantenvorschlag wurde im Nachgang des Scoping-Termins an das Verkehrsministerium gesandt. Eine Tunnellösung sollte laut IG als weitere Variante in der UVS berücksichtigt werden. Hierzu sollten am Runden Tisch auch Kosten verglichen werden. - **Herr Lustinetz** gab zu bedenken, dass ein Tunnel heutzutage mit hohen Sicherheitsanforderungen verbunden ist und sowohl im Bau als auch in der Unterhaltung sehr hohe Kosten verursacht. Bei Prüfung einer Tunnel-	

Datei: 01-20110414

Pkt. Nr.	Gesprächsergebnisse / Handlungsbedarf	Erledigung durch, bis
	variante sind einerseits verschiedene Kriterien im Hinblick auf technische Machbarkeit abzuprüfen, wie z. B. Verkehrswirkung, Einhaltung Trassierungsvorgaben (Dreistreifigkeit), Sicherheit mit Rettungsstollen etc. Darüber hinaus spielen die zu erwartenden deutlich höheren Kosten bzw. das ungünstigere Nutzen-Kosten-Verhältnis gegenüber der Bündelungsvariante eine bedeutende Rolle und können dazu führen, dass das Vorhaben im Bedarfsplan in der Realisierungspriorität zurückgestuft wird. Er berichtete, dass der in der Zeitung vom 01.04.2009 von der IG veröffentlichte Tunnelvorschlag („Aprilvariante“, vgl. **Anlage 7**) als mögliche Trasse bereits grob geprüft und anhand einfacher Kennzahlen hierfür auch Kosten abgeschätzt wurden: - **Herr Wilke:** Der Tunnelvorschlag aus der Zeitung erscheint nach überschlägiger Prüfung topografisch grundsätzlich machbar. Auf Basis der Zeitungsinformationen wurde eine ca. 60-70 % längere Trasse ermittelt. Bei Annahme von Kosten in Höhe von ca. 35 T€/m Tunnel ergeben sich Gesamtkosten von brutto 110 bis 120 Mio. €, zzgl. der Anschlüsse an das best. Straßennetz grob geschätzt ca. 150 Mio. € - **Herr Schmid** stellte klar, dass es sich bei dieser Variante aus der Zeitung um einen Aprilscherz handelte. Zwischenzeitlich wurden jedoch mehrere seriöse Variantenvorschläge entwickelt und auch dem UVM zugesandt. Laut Antwortschreiben des UVM soll eine Tunnelvariante in der UVS weiter geprüft werden. Herr Schmid übergab einen neuen Tunnelvorschlag (vgl. **Anlage 8**) mit der Bitte um Prüfung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren. - **Herr Lustinetz:** Eine Empfehlung bzw. Vorgabe des UVM zur Prüfung einer Tunnelvariante liegt der Straßenbauverwaltung bisher nicht vor. Der übergebene Variantenvorschlag (Anlage 8) wird beim Termin im UVM am 19.04.2011 erörtert und entsprechend dem Gesprächsergebnis bis zum nächsten Termin geprüft (Machbarkeit und Grobkostenschätzung). Der enthaltene Tunnelvorschlag für die B 294 soll zwecks Vergleichbarkeit der Varianten getrennt betrachtet werden. - **Herr Winkler** schlug vor, für die vorgelegte Tunnelvariante (Anlage 8) ergänzend zu prüfen, ob das Nutzen-Kosten-Verhältnis durch eine Verkürzung des Tunnels und oberirdische Nutzung der Bündelungstrasse entlang der Bahnlinie verbessert werden kann. **e) Kostenvergleich, Bewertung** - **Frage Herr Schmid:** Was steckt hinter der Kostenangabe von 23 Mio. € für die Bündelungsvariante? Wie wurde das Nutzen-Kosten-Verhältnis, insbesondere auch der zugehörige Nutzen, ermittelt? Hierzu wird Transparenz erwartet, auch bzgl. Vergleichbarkeit mit anderen Varianten. - **Herr Lustinetz:** Es handelt sich um eine Kostenannahme aus dem Jahr 2004. Es kann davon ausgegangen werden, dass aufgrund geringer Planungstiefe hier grobe Kenn-/Erfahrungswerte zugrunde liegen und auch die Kostenentwicklung bis heute nicht eingerechnet ist. Der Nutzen besteht insbesondere in der Verlagerung der Verkehrsströme auf die Umgehungsstraße. Es ist klar, dass nach Klärung der Machbarkeit und Akzeptanz einer konkreten Lösung auch eine Vorplanung mit Kostenschätzung erstellt wird, die angesichts der Kostenentwicklung seit 2004 und der Überlegungen zur Optimierung voraussichtlich über 23 Mio. € liegen wird.	**RPF Ref. 44**

Datei: 01-20110414

Pkt. Nr.	Gesprächsergebnisse / Handlungsbedarf	Erledigung durch, bis

	- Für die „Bündelungsvariante nach Optimierung“ wurden am Runden Tisch Schätzwerte in der Größenordnung von ca. 25-35 Mio. € angesprochen, die jedoch noch auf keinen konkreten Grundlagen basieren.
	- **Herr Kilian** schlug vor, dass vom Straßenbaulastträger beim nächsten Termin wesentliche Grundlagen und Methoden zu den im Bedarfsplan enthaltenen Kosten und Nutzen-Kosten-Verhältnis kurz vorgestellt werden. Dies wurde im Gremium bestätigt.
	- **Herr Dr. Moritz** erwartet, dass die Betroffenheit der Landwirtschaft auf der Ebene von Einzelbetrieben in der Bewertung klar ermittelt wird, da hiervon Existenzen abhängen.
	  - **Herr Burkart / Herr Kilian:** Hiervon ist auszugehen. Abgesehen von der beabsichtigten Minimierung des Flächenverbrauchs ist klar, dass auch das Thema Entschädigungen in einem Genehmigungsverfahren sauber abzuarbeiten ist.
	- **Anmerkung Herr Hansmann:** Eine Reduzierung der Bewertung auf die Betroffenheit von Einzelbetrieben in der Landwirtschaft wird strikt abgelehnt. Es wird eine gesamtheitliche Bewertung erwartet, die aufzeigt, welche Auswirkungen die Maßnahmen auf Landschaft und Menschen im Planungsraum haben. Die Bündelungsvariante muss hier auch im Vergleich zu einer Tunnelvariante bewertet werden.
	  - **Herr Kilian:** Ausgehend von den o.a. Schätzkosten für die „Aprilvariante“ sind bereits jetzt auch für die neu vorgelegte Tunnelvariante Kosten zumindest im hohen 2-stelligen Millionenbereich zu erwarten, die einem Vielfachen der Kosten einer (ggf. teureren optimierten) Bündelungsvariante entsprechen. Für die weitere Diskussion am Runden Tisch empfahl Herr Kilian dem Vorhabensträger, die Kosten für die verschiedenen Varianten (Bündelungsvariante, Zusatzkosten Optimierung, Tunnelvariante) zumindest überschlägig auf vergleichbarer Basis abzuschätzen und beim nächsten Termin vorzustellen.
	- **Herr Burkart** gab auf Nachfrage an, dass die Kosten für den Wasserbau bei der Bündelungsvariante auf ca. 4 Mio. € geschätzt werden. Er erläuterte ferner mit Blick auf die Optimierungsansätze, dass die Mehrkosten einer Spundwand erfahrungsgemäß ca. 500 €/m betragen. Diese sind wiederum hinsichtlich Wirtschaftlichkeit in Relation zu den Ertragswerten der durch die Optimierung nicht benötigten Teilflächen zu stellen.
		RPF Ref. 44
		
		RPF Ref. 44

001/06	**Fazit / weiteres Vorgehen** - **Herr Kilian** fasste den Stand der Diskussion zusammen und schloss mit dem Fazit, dass einerseits die Bündelungstrasse als Lösungsansatz unter dem Aspekt der Optimierung und unter Ausnutzung der technischen Möglichkeiten weiter vertiefend geprüft werden sollte. Hierbei geht es an erster Stelle um Minimierung des Flächenverbrauchs und hierbei zunächst um Abstimmung mit übergeordneten Entscheidungsträgern, ob eine Absenkung der Straße im Vorland (hinter einer Schutzwand) sowie eine Verschiebung der Kinzigbrücke nach Westen weiter geprüft werden kann. Parallel sollen vom Straßenbaulastträger ergänzende Kostenangaben geprüft und vorgelegt werden, die einen vernünftigen Vergleich der Varianten am Runden Tisch ermöglichen. Herr Kilian wies zugleich darauf hin, dass bei Ablehnung der Bündelungsvariante bzw. deren Optimierung und möglichem Umschwenken auf eine teure Tunnellösung am Runden Tisch das Risiko besteht, dass die Realisierungschancen im Bedarfsplan deutlich sinken und eine Umsetzung ggf.	

Datei: 01-20110414

Pkt. Nr.	Gesprächsergebnisse / Handlungsbedarf	Erledigung durch, bis
	auf Jahrzehnte zurückgestellt wird. **Herr Lustinetz** stellte die Prüfung der Optimierungsmöglichkeiten sowie einer möglichen Tunnelvariante in Aussicht, sofern hierzu die Freigabe des UVM vorliegt. Dies vorausgesetzt, können bis zum nächsten Termin weiterführende Überlegungen angestellt werden. Herr Lustinetz gibt eine Zwischeninfo zum Ergebnis des Termins beim UVM vom 19. April 2011 bzw. nach Vorlage einer Entscheidung des Ministeriums.	
001/07	**Nächster Runder Tisch (2. Termin)** Als Termin für das nächste Gespräch wurde vereinbart: **27. Juni 2011, 16:30 Uhr** **Ort: Rathaus Haslach, Bürgersaal**	
001/08	***Ergänzung RPF Ref. 44 vom 16.05.2011:*** ***Information zum Ergebnis der Besprechung beim UVM am 19.04.2011*** *Im Rahmen der Besprechung wurden folgende Entscheidungen getroffen:* *Die Bündelungstrasse und die weiteren bei der Sitzung des Runden Tisches von verschiedenen Seiten geforderten bzw. sich aufdrängenden Lösungsvorschläge sind in einem groben Variantenvergleich in Bezug auf Kosten, Verkehrswirksamkeit, Hochwasserschutz und Umweltbelange einander gegenüberzustellen und dem Bundesverkehrsministerium im Sommer 2011 zur Entscheidung vorzulegen.* *Hierzu gehören die von der IG B33/B294 geforderte Südumfahrung mit zwei Tunnel (sog. April-Lösung), die aktuelle Variante 03/2011 der IG B33/B294 (B33-Tunnel im Kinzigtal) mit Untervariante B294-Tunnel und die Variante 6.1 der Stadt Haslach.* *Die Kosten sind dabei jeweils zu aktualisieren.* *Die weitere Straßenplanung ruht mindestens solange, bis eine schriftliche Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums dem RP Freiburg vorliegt.* *Eine Tieferlegung der B33 im südlichen Kinzigvorland unter HQ100 mit Sicherung durch eine Spundwand lehnt das UVM aus Gründen des Hochwasserschutzes und eines erheblichen Kostenaufwandes und dabei ohne wirklichen Nutzen für die Landwirtschaft ab.* *Wenn Tieferlegung und Spundwand vornehmlich einem gewissen Lärm- und Sichtschutz für Schnellingen dienen sollen, so kann eine solche Schutzwand auch hochwasserfrei neben der Fahrbahn auf die Straßenböschung gesetzt werden.* *Falls diese Wand zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Vorsorge-Grenzwerte jedoch nicht notwendig sein sollte, so müssen die Kosten hierfür von der Stadt Haslach getragen werden.*	

Karlsruhe, den 20. April 2011 – Bü / as

*mit Änderungen RPF Ref. 44 und Ref. 53.1 vom 20.04.2011, Stadt Haslach vom 02.05.2011, RS Ingenieure vom 03.05.2011, Ing.-Büro RiverConsult vom 03.05.2011, IG B33/B294 vom 12.05.2011, RPF Ref. 44 vom 16.05.2011, **wat** vom 24.05.2011 (Endredaktion)*

wat Ingenieurgesellschaft mbH

gez. Wolfgang Kilian gez. i. V. Dr.-Ing. Bruno Büchele

Datei: 01-20110414