Projekt: Moderation Runder Tisch "B33 / Kinzigumgestaltung Haslach"

**Projekt-Nr.:** 1.11.202

**Auftraggeber:** Regierungspräsidium Freiburg, Referat 53.1

## **AKTENVERMERK-NR. 002a**

**<u>Datum:</u>** 19. Juli 2011; 16:30 Uhr

Ort: Rathaus Haslach, Bürgersaal

Anlass: Runder Tisch "B33 / Kinzigumgestaltung Haslach"

2. Termin

<u>Teilnehmer:</u> vgl. **Anlage 1** (Teilnehmerliste)

Moderation / Protokoll:

Herr Kilian
 Herr Dr. Büchele
 Moderator, wat GmbH, Karlsruhe
 Protokoll, wat GmbH, Karlsruhe

Stadt Haslach:

Herr Winkler Bürgermeister

**Gemeinde Fischerbach:** 

- Herr Schwarz Bürgermeister

Vorhabensträger:

Regierungspräsidium Freiburg, Referat 44, Straßenplanung

- Herr Lustinetz

Regierungspräsidium Freiburg, Referat 53.1, Landesbetrieb Gewässer

- Herr Burkart Referatsleiter

Fachbehörden:

Landratsamt Ortenaukreis, Amt für Landwirtschaft

- Frau Ganter

- Herr Dr. Lennartz

Landratsamt Ortenaukreis, Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz

- Herr Schneider

Interessensvertreter / Betroffene Landwirtschaft:

Badischer Landwirtschaftlicher Hauptverband (BLHV)

- Herr U. Müller

Betroffene Landwirte

- Herr Hansmann
- Herr Hirt
- Herr Walter

## Interessensgemeinschaft B33 / B294:

- Herr Schmid

Aufgerufene Planer: Planung Straßenbau: RS Ingenieure, Achern

- Herr Martin

Planung Hochwasserschutz / Kinzigumgestaltung: Ingenieurbüro RiverConsult, Karlsruhe

- Herr Fleischhacker

## Verteiler:

- Teilnehmer und

Regierungspräsidium Freiburg, Referat 24, Planfeststellung

- Herr Flemming

Regierungspräsidium Freiburg, Referat 32, Betriebswirtschaft, Agrarförderung, Strukturentwicklung

- Frau Böhmer

Regierungspräsidium Freiburg, Referat 33, Fischereibehörde

- Herr Bartl

Fa. Emch + Berger GmbH

- Herr Riehle

GutachterRing n.e.V. - Herr Dr. Rometsch

Interessensgemeinschaft B33 / B294:

- Herr Vetter

Ergänzungen zum Gesprächsinhalt sind kursiv hervorgehoben.

## Gesprächsinhalt:

Pkt. Nr.	Gesprächsergebnisse / Handlungsbedarf	Erledigung durch, bis
002/01	Begrüßung und Einführung	
	- Begrüßung Herr Winkler	
	- <b>Herr Kilian</b> ging einführend auf den Klärungsbedarf aus der 1. Sitzung (Runder Tisch am 14.04.2011) ein.	
	Ziel der 2. Sitzung aus Sicht der Moderation ist das Erreichen einer Nach- vollziehbarkeit der Planungsinhalte und eine weitere Annäherung zwischen den Vorhabensträgern und den Projektbetroffenen.	
002/02	Protokoll 1. Runder Tisch am 14.04.2011	
	<b>Herr Kilian</b> rief das Protokoll der 1. Sitzung (Aktenvermerk <b>wat</b> Nr. 1 vom 14.04.2011) auf, das nach Vorabstimmung mit allen Teilnehmern am 24.05.2011 verteilt wurde. Zum Protokoll wurden keine weiteren Anmerkungen vorgetragen.	

Pkt. Nr.	Gesprächsergebnisse / Handlungsbedarf	Erledigung durch, bis
002/03	Tagesordnung 2. Runder Tisch	
	Die vom RPF vorgeschlagene Tagesordnung gemäß E-Mail vom 06.07.2011 (vgl. Anlage 2) wurde durchgesprochen und um folgende Punkte ergänzt:	
	<ul> <li>vor TOP 1: Einführende Anmerkungen und Bilder aus Sicht der IG und betroffenen Landwirtschaft durch Herrn Schmid.</li> </ul>	
	<ul> <li>vor TOP 4: Bilder von Herrn Hansmann zur Betroffenheit bei Hochwasser.</li> </ul>	
	<ul> <li>vor TOP 5: Kurzbericht RPF zum Besuch des Regierungspräsidenten auf dem Hof von Herrn Hansmann.</li> </ul>	
002/04	Einführungsfolien und Anmerkungen aus Sicht der IG und Landwirtschaft	
	Präsentation IG / Herr Schmid: vgl. Anlage 3	
	<ul> <li>Herr Schmid zeigte Bilder zum Flächenbedarf bei einer Deichertüchtigung nach heutigem techn. Standard (Beispiel Fischerbach) und informierte kurz über die Aktivitäten der IG (Lattengerüst in Haslach, Kontakte zu Herrn Regierungspräsident Würtenberger, zu Fa. Herrenknecht sowie zum Wahlkreisbüro von Herrn Bundesminister Dr. Schäuble aus Gengenbach). Im Fazit plädierte er eindringlich dafür, den Flächenverbrauch für die Landwirtschaft zu minimieren.</li> </ul>	
	<ul> <li>Herr Müller unterstrich im Laufe der späteren Diskussion diese Forderung und verwies darauf, dass ein landwirtschaftlicher Flächenverbrauch von deutschlandweit ca. 100 bis 130 ha/Tag auf Dauer nicht akzeptabel ist.</li> </ul>	
002/05	TOP 1: Darstellung erforderliche Brücken für die Bündelungsvariante	
	Präsentation Büro RS Ingenieure: vgl. Anlage 4	
	<b>Herr Martin</b> ging in seiner Präsentation auf die in der 1. Sitzung hinterfragte Anzahl der erforderl. Bauwerke und zugehörigen Kosten bei der Bündelungsvariante ein. In der Diskussion bestand hierzu kein weiterer Klärungsbedarf.	
002/06	TOP 2: Grundlagen des Kosten-Nutzen-Vergleichs für die Straßenplanung	
	Präsentation RP Freiburg Referat 44: vgl. Anlage 5	
	<ul> <li>Herr Lustinetz erläuterte die in der 1. Sitzung nachgefragten Grundlagen der Nutzen-Kosten-Betrachtung im Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Er stellte hierbei heraus, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) für alle Einzelvorhaben bundesweit unabhängig durch ein externes Gutachterbüro ermittelt wird.</li> </ul>	
	Laut Erfahrungen des RPF musste eine Maßnahme in der jüngeren Vergangenheit ein NKV von mind. etwa +3 aufzeigen, um überhaupt eine Chance zu haben, im Rahmen des BVWP berücksichtigt und ggfs. umgesetzt zu werden.	
	Die Ortsumfahrung B33 in Haslach war im BVWP im Jahr 2003 mit einem NKV von ca. +5,6 angesetzt (vgl. Protokoll 1. Sitzung). Das NKV hat sich laut RPF durch die inzwischen höher geschätzten Investitionskosten für die Bündelungsvariante verschlechtert.	
	<ul> <li>Zu den vorgestellten Grundlagen der Nutzen-Kosten-Betrachtung bestand kein weiterer Klärungsbedarf. Es bestand Einvernehmen, dass die Grund- lagenermittlung für den BVWP am Runden Tisch nicht weiter hinterfragt werden soll.</li> </ul>	

Pkt. Nr.	Gesprächsergebnisse / Handlungsbedarf	Erledigung durch, bis
002/07	TOP 3: Variantenvergleich Straßenbauplanung	
	Präsentation RS Ingenieure: vgl. Anlage 6	
	- Herr Martin stellte die in der 1. Sitzung diskutierten Planungsvarianten ausführlich vor, einschließlich neu überprüfter Vergleichszahlen zu Flächenverbrauch und Schätzkosten. Er ging hierzu eingangs nochmals auf die Planungsanforderungen für die B33 (Entwurfsklasse 1) ein, die die technische Machbarkeit einzelner Varianten bestimmen.	
	Hinweis zum Protokoll: im Folgenden sind nur wesentliche Aussagen zu einzelnen Varianten wiedergegeben, Details und Zahlenangaben zu den Varianten sind in der Anlage enthalten. Zugehörige Fragen und Diskussionsbeiträge sind unter Ziff. 002/08 zusammengefasst.	
	Variante 1 (Bündelungstrasse): Herr Martin hob hervor, dass es sich bei den neu angegebenen Baukosten von ca. 34 Mio. € weiterhin um eine grobe Schätzung handelt. Sie wurde anhand von Erfahrungswerten über Längen und Bauwerksflächen ermittelt; dies trifft auch auf die angegebenen Kosten der weiteren Varianten zu.	
	Variante 6.1 (wie Variante 1 mit Verschiebung westl. Anschluss): Das am westlichen Anschluss erforderliche Trogbauwerk mit darüber liegendem Kreisverkehr (5 Anschlüsse) stellt eine unübliche, konstruktiv sehr aufwändige Lösung dar, die zu höheren Baukosten von ca. 45 Mio. € führt. Das bisherige Anschlussohr kann renaturiert werden.	
	Herr Martin wies darauf hin, dass die RE-Entwurfsplanung <sup>1</sup> ) für den Ausbau der B33 von Steinach kommend bis zum bisherigen Anschluss bereits vorliegt und bei dieser Variante geändert werden müsste.	
	<sup>1</sup> ) Ergänzung zur Anmerkung/Nachfrage IG vom 01.09.2011: <u>RE</u> -Entwurfsplanung bedeutet, dass die Straßenplanung formal nach den bundeseinheitlich geltenden "Richtlinien für die Gestaltung von einheitlichen Entwurfsunterlagen im Straßenbau" aufzustellen ist.	
	Variante 7.1 (Tunnel Südumfahrung): Die vorgeschlagene Variante wurde im Zuge der Prüfung aus topographischen Gründen modifiziert und als zweistreifige Straße mit zwei Tunneln und zwei Talbrücken untersucht. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass alle erforderlichen Verkehrsbeziehungen hergestellt werden können, wenn auch mit hohem techn. Aufwand (sehr hohe Kosten von ca. 180 Mio. €). Hinsichtlich Verkehrsbelastung der neuen Straße stellt sich Variante 7 insofern günstiger dar als Variante 1, weil zusätzlich die – im Vergleich zur B33 geringeren - Durchgangsverkehre auf der B294 von und nach Elzach nicht durch Haslach geleitet werden müssen. Nachteilig ist dagegen, dass auf der gesamten Umfahrung keine Überholmöglichkeit besteht. Der Flächenverbrauch von ca. 1 ha ist ohne Flächen unter den Talbrücken gerechnet.	
	Variante 7.2 (Tunnel Kinzigvorland): Auch diese Tunnelvariante ist nur als zweistreifiger Ausbau möglich und lässt kein Überholen zu. Tunnelportale werden durch Rampen bzw. Trogbauwerke geländeeben eingebunden. In den angegebenen Baukosten von ca. 110 Mio. € sind keine Unterhaltungskosten berücksichtigt (bei vertiefendem Nutzen-Kosten-Vergleich ergänzend einzubeziehen). Noch nicht beurteilbar ist die geotechnische Situation (Standfestigkeit Fels). Bei der Unterquerung bebauter Bereiche ist von einer Überdeckung von ca. 12-15 m auszugehen; hierzu sind bisher keine geotechnischen Untersuchungen erfolgt.	

Pkt. Nr.	Gesprächsergebnisse / Handlungsbedarf	Erledigung durch, bis
	Variante 7.3 (Kombination aus Variante 7.2 + Variante 1): Die Prüfung ergab, dass diese kürzere Tunnelvariante aufgrund der verfügbaren Längen und Höhenverhältnisse technisch nicht realisierbar ist. Die Variante wurde daher nicht weiter untersucht.	
	Variante 8 (neu hinzugekommen; wie Variante 1 mit Ersatz bestehender Kinzigbrücke durch gemeinsame neue Brücke): Die Prüfung dieser Variante zeigte, dass nicht alle Verkehrsbeziehungen hergestellt werden können und die Länge der Verflechtungsstrecken auf der B33 nicht ausreichend sind. Die Variante wurde daher als verkehrstechnisch nicht machbar und konstruktiv sehr aufwändig verworfen und nicht weiter untersucht.	
	- <b>Herr Kilian</b> stellte in einem ersten Zwischenfazit fest, dass die Varianten 1 und 6.1 mit Kosten von 34 bzw. 45 Mio. € im Vergleich zu den bisherigen Angaben im BVWP voraussichtlich noch im Bereich eines NKV von ca. 3 einzuordnen sind, während die Relation bei den Tunnelvarianten wegen der deutlich höheren Kosten zwangsläufig ungünstiger sein wird.	
	<ul> <li>Herr Lustinetz erklärte, dass der vorgestellte Variantenvergleich in Kürze dem Bundesverkehrsministerium (BMVBS) zur Entscheidung vorzulegen ist, wobei bei der Abwägung des BMVBS neben den Kosten andere Fakto- ren mit entscheidend sein können. Die Entscheidung des BMVBS über die weiter zu verfolgende Lösung ist abzuwarten.</li> </ul>	
002/08	Fragen und Diskussion zu den Straßenbauvarianten	
	Variante 1, Variante Tieferlegung	
	- <b>Herr Kilian</b> stellte fest, dass die vorgeschlagene Tieferlegung des Stra- ßenniveaus im Variantenvergleich nicht enthalten ist und fragte an, wie die ergänzende Formulierung im Protokoll der 1. Sitzung zu deren Ablehnung zu verstehen ist (vgl. AV vom 14.04.2011, Ziff. 001/08).	
	<ul> <li>Herr Lustinetz erläuterte, dass nach Festlegung des Verkehrsministeriums das Straßenniveau über HW<sub>100</sub> (inkl. Freibord) liegen muss und eine Tieferlegung nur aus Sichtschutzgründen nicht mitgetragen wird.</li> </ul>	
	<ul> <li>Herr Burkart fügte hinzu, dass die Straßenentwässerung bei einer Tieferlegung nur sehr aufwändig herstellbar wäre.</li> </ul>	
	- <b>Herr Winkler</b> bat ergänzend um Klarstellung, ob eine hochwasserfreie Straße "hinter einer Schutzmauer" technisch dennoch realisierbar wäre, um dies ggf. als Ansatzpunkt für politische Gespräche offenzuhalten.	
	<ul> <li>Herr Martin erläuterte, dass das in der 1. Sitzung gezeigte Regelprofil zur Tieferlegung technisch grundsätzlich machbar ist und auch die Querung einmündender Gewässer (z. B. Klosterbach) realisiert werden könnte. Für die tiefer gelegte Straße ist jedoch eine Zwangsentwässerung mit Vorkläreinrichtungen für das Regenwasser erforderlich.</li> </ul>	
	Die Lärmreduzierung bei Tieferlegung liegt im nicht hörbaren Bereich von ca. 1 dB (hörbar ab ca. 3 dB). Auch lokale Grenzwertüberschreitungen in Schnellingen können nicht maßgeblich reduziert werden.	
	Der Einsparung von 0,6 ha beim Flächenverbrauch stehen Mehrkosten von ca. 1 Mio. € gegenüber.	
	Variante 1	
	- Herr Müller regte an, bei Entscheidung für die Bündelungsvariante die	

Pkt. Nr.	Gesprächsergebnisse / Handlungsbedarf	Erledigung durch, bis
	Rad- und Fußwegbrücke nach Schnellingen technisch so auszubilden, dass auch landwirtschaftlicher Verkehr die Kinzig queren kann.	·
	<ul> <li>Herr Martin / Herr Lustinetz: Bisher ist die Brücke als schlanke Rad- und Fußwegbrücke vorgesehen, auch wegen der Einbindung ins Land- schaftsbild. Eine Ausbildung der Brücke für landwirtschaftlichen Ver- kehr bedeutet Herstellung einer "normalen" Brücke.</li> </ul>	
	<ul> <li>Herr Müller: Nach seiner Einschätzung wird mit der Bündelungstrasse die vorhandene Infrastruktur zerschlagen. Er favorisiert hinsichtlich des Flä- chenverbrauchs die Tunnellösung und warb um politische Unterstützung auch seitens der Stadt Haslach und der Gemeinde Fischerbach.</li> </ul>	
	<ul> <li>Herr Winkler verwies auf die Beschlusslage des Stadtrates mit klarem Votum für die Bündelungsvariante.</li> </ul>	
	<ul> <li>Herr Schwarz verwies seinerseits auf die Beschlusslage des Gemeinderates, die den Vorteil der Verkehrsanbindung für Fischerbach beinhaltet. Eine politische Unterstützung der Gemeinde Fischerbach für die Tunnelvariante kann nicht zugesagt werden.</li> </ul>	
	<ul> <li>Herr Schmid hinterfragte, ob die Problematik der vorhandenen Versor- gungsleitungen im Trassenbereich u.a. bezüglich Verlegung eines Strom- mastes bereits ausreichend untersucht und gelöst ist.</li> </ul>	
	<ul> <li>Herr Martin stellte klar, dass der betreffende Strommast nicht auf der Trasse liegt bzw. nicht verlegt werden muss. Für Leitungsverlegungen sind in den Kosten pauschal 1 Mio. € einkalkuliert.</li> </ul>	
	<ul> <li>Herr Winkler fügte hinzu, dass das Belassen des Strommastes zu einer Verschiebung der Trasse Richtung Schnellingen geführt hat.</li> </ul>	
	Variante 6.1	
	<ul> <li>Herr Hirt fragte nach, wie sich die Veränderungen des westlichen An- schlusses bzw. der Straßenführung Richtung Haslach auf den Damm im Kinzigvorland auswirken.</li> </ul>	
	<ul> <li>Herr Martin zeigte auf, dass die Trassenführung im Vorlandbereich von der Verschiebung des westlichen Anschlusses nicht tangiert ist.</li> </ul>	
	<ul> <li>Frau Ganter stellte fest, dass Variante 6.1 im Variantenvergleich den größten Flächenverlust für die Landwirtschaft verursacht.</li> </ul>	
	<ul> <li>Herr Hansmann stellte heraus, dass aus Sicht der Landwirtschaft nach wie vor keine Bereitschaft besteht, Vorlandflächen für eine dreispurige Straße bereitzustellen. Er betrachtet eine solche Planung als höchst bedenklich und nicht nachvollziehbar.</li> </ul>	
	Variante 7.1	
	<ul> <li>Herr Schmid: Bei einer Nutzen-Kosten-Betrachtung ist der Nutzenvorteil der Variante 7.1 bzgl. der B294 zu berücksichtigen.</li> </ul>	
	Variante 7.2	
	- <b>Herr Schneider</b> wies darauf hin, dass ein Zerschneiden des Grundwasser- leiters im Bereich des Kinzigvorlandes als Eingriff in die Umwelt zu prüfen sein wird.	
	Variante 7.3	

Pkt. Nr.	Gesprächsergebnisse / Handlungsbedarf	Erledigung durch, bis
	- Herr Winkler wies darauf hin, dass ein Auftauchen des Tunnels weiter westlich und geänderte Linienführung mit nördlicher Umfahrung des Industriegebiets Mühlegrün denkbar ist. Eine weitere Untersuchung dieser geänderten Linienführung ist aus Sicht der Stadt jedoch nicht erforderlich (Variante 7.3. seitens der Straßenbauplanung bereits verworfen).	
	Variantenvergleich allgemein	
	<ul> <li>Herr Schmid bestätigte, dass mit dem dargestellten Variantenvergleich jetzt eine bessere Transparenz und Vergleichbarkeit hergestellt ist, sieht jedoch noch keine abschließende Möglichkeit der Bewertung hinsichtlich Nutzen-Kosten-Verhältnis (insbesondere Nutzenvorteil Variante 7.1).</li> </ul>	
	- <b>Herr Müller</b> begrüßte, dass neben der favorisierten Bündelungsvariante auch eine ergebnisoffene Darstellung der weiteren Varianten erfolgte.	
	- <b>Herr Winkler</b> bat um eine öffentliche Vorstellung des Variantenvergleichs im Stadtrat, um eine Positionierung der Stadt Haslach für den weiteren Entscheidungs- und Planungsprozess des Vorhabensträgers zu erreichen.	
002/09	Bilder u. Anmerkungen Herr Hansmann zur Betroffenheit bei Hochwasser	
	Bilderserie Herr Hansmann: vgl. Anlage 7	
	<ul> <li>Herr Hansmann erläuterte anhand von Bildern der Hochwasserereignisse 1990/91, dass bereits bei einem ca. 30-jährlichen Hochwasser erhebliche Schäden zu Lasten der Landwirtschaft aufgetreten sind.</li> </ul>	
	Er verwies darauf, dass z.B. 1990/91 erhebliche Auswaschungen im Bereich der bestehenden Trinkwasserleitung "Kleine Kinzig" stattfanden. Das ausgewaschene Kiesmaterial wurde auf Privatflächen flussabwärts verlagert und führte dort zu Schäden, die von den Leitungsbetreibern nicht behoben wurden. Er fragte in diesem Zusammenhang an, inwiefern die bestehenden Gasleitung und "Trinkwasserleitung "Kleine Kinzig" von der Planung tangiert sind.	
	Herr Hansmann äußerte die Befürchtung, dass sich die Schadensrisiken bei Einengung der Kinzig durch den Straßendamm verstärken können und wiederholte seine Ablehnung, hierfür Vorlandflächen bereitzustellen.	
002/10	TOP 4: Planungsstand Hochwasserschutz / Kinzigumgestaltung	
	<ul> <li>Herr Burkart griff einführend die von Herrn Hansmann aufgezeigten Probleme bzgl. Hochwasser auf und stellte heraus, dass das Vorhabensziel die Herstellung eines HQ<sub>100</sub>-Schutzes mit einem Freibord von 70 cm ist. Dabei ist für eine Genehmigungsfähigkeit der Planung zwingend nachzuweisen, dass Eingriffe in das Hochwasserprofil (z. B. Retentionsverluste durch Einengung) ausgeglichen werden können.</li> </ul>	
	Er betonte, dass die Planung zur Verbesserung des örtlichen Hochwasserschutzes aufgrund der offenen Straßenfrage in den letzten Jahren zurückgestellt wurde und verwies auf den Vorteil, dass bei einer kombinierten Lösung die Strukturverbesserungen im Kinzigbett sowohl als Ausgleich für den Straßenbau als auch den Hochwasserschutz genutzt werden können und somit der Flächenverbrauch für Ausgleichsmaßnahmen minimiert wird.	
	Die bisherigen Untersuchungen aus Sicht des Wasserbaus beschränken sich auf konzeptionelle Vorüberlegungen und hydraulische Abschätzungen (Vorplanung erst nach Klärung der Randbedingungen des Straßenbaus).	

Pkt. Nr.	Gesprächsergebnisse / Handlungsbedarf	Erledigung durch, bis
	Präsentation Büro RiverConsult: vgl. Anlage 8	
	<ul> <li>Herr Fleischhacker ging in seiner Präsentation wie folgt auf die beiden Teilmaßnahmen 1. Haslach und 2. Fischerbach ein:</li> </ul>	
	Teilmaßnahme 1: Haslach	
	<ul> <li>Um die hydraulischen Grenzen bei der Bündelungsvariante auszuloten, wurden zwei Betrachtungsfälle untersucht: a) Böschungsneigung 1:2,5 und b) Schutzmauer. Im Ergebnis der hydraulischen Abschätzungen zeigte sich, dass die Wasserspiegellagen bei HQ<sub>100</sub> trotz Einbau der B33 in das heutige Abflussprofil streckenweise gegenüber dem Istzustand deutlich absenkbar sind oder örtlich nach Optimierung zumindest keine Verschlechterung (Erhöhung) zu erwarten ist. Bei beiden Betrachtungsfällen ist das Schnellinger Wehr geschleift (Absenkung der Schwelle).</li> </ul>	
	Teilmaßnahme 2: Fischerbach	
	- Die im Abschnitt Fischerbach geplante Umgestaltung des Kinzigbettes ist ausschließlich auf landeseigenen Flächen vorgesehen.	
	<ul> <li>Der Deichausbau ist auf der Wasserseite erforderlich, da mit dem Eschauer Weg und der Gasleitung entlang der luftseitigen Böschung des bestehenden Deiches Zwangspunkte vorhanden sind. Anhand der ersten hydraulischen Abschätzungen konnte bereits abgesichert wer- den, dass der geplante Eingriff in das Kinzigprofil durch Aufweitung des Kinzigbettes ausgeglichen werden kann.</li> </ul>	
	<ul> <li>Auf Nachfrage wurde festgestellt, dass die hydraulischen Verhältnisse im Abschnitt Fischerbach durch das dazwischenliegende Archewehr unabhängig von der Planung in Haslach sind. Daher kann – z. B. bei langer Verfahrensdauer in Haslach – die Planung der Deichsanierung in Fischerbach auch von der Planung in Haslach entkoppelt werden.</li> </ul>	
	- <b>Herr Fleischhacker</b> ging ergänzend auf die von Herrn Hansmann zuvor aufgeworfenen Fragen (Ziff. 002/09) ein:	
	Die beschriebenen Hochwasserschäden im Vorland sind häufig auf Unstetigkeiten in der Gerinneoberfläche (z. B. Wechsel Pflaster-Gras, Fahrspuren, Geometrieänderungen im Nahbereich von Brücken o.ä.) zurückzuführen, die Angriffspunkte für die Strömung darstellen. Diesbezüglich ist davon auszugehen, dass die heutige Situation durch die Planung nicht verschlechtert wird. Wichtig für die künftige Vermeidung von Schäden ist, dass eine geschlossene Grasnarbe vorhanden ist.	
	Die Trinkwasserleitung Kleine Kinzig" wird durch die Planung nicht tangiert, d. h. der bestehende Zustand bleibt erhalten.	
	Die im linken Vorland verlaufende Gasleitung im Bereich Haslach müsste bei Umsetzung der Bündelungsvariante verlegt werden. Erforderliche Ver- legungskosten sind seitens des Straßenbau einkalkuliert (vgl. Antwort Hr. Martin, S. 6).	
	Die Gasleitung im Abschnitt Fischerbach bleibt wie im Bestand erhalten (Überbauung durch Deich nicht möglich).	
	<ul> <li>Herr Burkart zog das Fazit, dass anhand der bisherigen Untersuchungen aufgezeigt werden konnte, dass die Böschungsneigung des Straßen- damms nur einen relativ geringen Einfluss auf die Wasserspiegel bei HQ<sub>100</sub></li> </ul>	

Pkt. Nr.	Gesprächsergebnisse / Handlungsbedarf	Erledigung durch, bis
	hat (Differenzen zwischen den betrachteten Grenzfällen im Bereich weniger dm). Realistisch erscheint eine steilere Böschungsneigung in beengten Abschnitten von beispielsweise 1:1,5 mit Verwendung eines höherwertigen Materials (z. B. Steinwurf: lockere Steinpackung, Steingröße anhand der Strömungskräfte zu dimensionieren). Für Bereiche, in denen die Deichböschung bewirtschaftbar sein soll, bat er um Angabe der Landwirtschaft, welche Böschungsneigung hierfür maximal angesetzt werden kann.	
	- Herr Burkart führte weiterhin aus, dass vor weiteren Untersuchungen bzw. Einstieg in die Vorplanung zunächst die Variantenentscheidung der Straßenbauverwaltung abgewartet werden soll. Eine Abkopplung der Teilmaßnahme Fischerbach wird aus Hochwasserschutzgründen erwogen, sofern in Haslach ein mehrjähriges Genehmigungsverfahren für die Straßenplanung zu erwarten ist. Er verwies darauf, dass bei Entkopplung der Teilmaßnahmen auch die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen getrennt zu betrachten sind, was zu Nachteilen beim Flächenverbrauch führen kann.	
002/11	Fragen und Diskussion zur Kinzigplanung	
	<ul> <li>Herr Kilian fragte zur Klarstellung nach, ob bei der Bündelungsvariante somit die Beherrschbarkeit des HQ<sub>100</sub> trotz Einbau der Straße ins Kinzigvorland nachweisbar ist.</li> </ul>	
	- Dies wurde von <b>Herrn Burkart</b> und <b>Herrn Fleischhacker</b> bestätigt.	
	<ul> <li>Herr Schmid wies darauf hin, dass in den dargestellten Lageplänen (Luft- bildern) die Wohnbebauung Mühlbach fehlt.</li> </ul>	
	<ul> <li>Herr Fleischhacker stellte klar, dass die verwendeten Luftbilder nicht aktuell sind, das Gebiet Mühlbach aber auch nicht tangiert ist. <sup>2</sup>)</li> </ul>	
	<sup>2</sup> ) Ergänzung zur Anmerkung IG vom 01.09.2011:	
	Gemäß Überprüfung liegt der Abstand zwischen Bebauungsgrenze am Mühlbach und der Landseite Deich bei ca. 40-50 m.	
	<ul> <li>Herr Hirt fragte nach, ob die Deichböschungen bei der Ermittlung des Flächenverbrauchs als nicht bewirtschaftbare Flächen mit eingerechnet wurden. Nach seinem Standpunkt sind die Böschungsflächen als nicht mehr bewirtschaftbar anzusehen (für vorhandene Gerätschaften zu steil).</li> </ul>	
	<ul> <li>Herr Burkart betonte, dass abhängig von den örtlichen Platzverhält- nissen die Böschungen flacher gestaltet werden können, zumal durch den Aushub aus dem Ufer-/Vorlandbereich ausreichend Material zur Verfügung stehen müsste. Dies ist im Zuge der Detailplanung abzu- stimmen.</li> </ul>	
	<ul> <li>Herr Hirt fragte nach, ob die Rückverlegung des rechten Kinzigdeiches im Bereich Schnellinger Wehr um ca. 20 m auch ohne Straße erforderlich ist.</li> </ul>	
	<ul> <li>Herr Burkart verwies auf die hydraulische Engstelle im Bereich "Archebrücke", die in jedem Fall zu entschärfen ist. Die Deichrückverlegung trägt laut den bisherigen Untersuchungen hierzu wesentlich bei. Sollte die Entscheidung der Straßenbauverwaltung gegen die Bündelungsvariante fallen, ist zu prüfen, ob auf die Deichrückverlegung verzichtet werden kann.</li> </ul>	
	<ul> <li>Herr Winkler fragte nach, ob im Bereich Wehr Schnellingen der Hochwas- serschutz auch bei Realisierung einer Wasserkraftanlage (vergleichbar der WKA Gengenbach) denkbar ist.</li> </ul>	

Pkt. Nr.	Gesprächsergebnisse / Handlungsbedarf	Erledigung durch, bis
	- Herr Burkart: Der Umbau des bestehenden Wehres mit Absenkung der Schwelle trägt maßgeblich zur Absenkung der Hochwasserspiegel bei <sup>3</sup> ). Der Umbau der Wehranlage mit Einbau einer neuen WKA ist mit entsprechender Absenkung der Wehrschwelle kaum denkbar (geringe Fallhöhe). Ohne Absenkung bliebe jedoch das bestehende Problem der Rückstaueffekte bei Hochwasser erhalten. Die Frage der Geneh- migungsfähigkeit einer neuen WKA kann seitens des Landes nicht be- antwortet werden.	
	<ul> <li>3) Ergänzung zur Anmerkung IG vom 01.09.2011:</li> <li>Gemäß Überprüfung liegen die damit verbundenen, errechneten Strömungsgeschwindigkeiten bei einem HQ<sub>100</sub></li> <li>im Gewässerbett zwischen 3 und 4 m/s, an drei Stellen treten Spitzenwerte von 4,4 bzw. 4,8 m/s auf,</li> <li>auf dem rechten Vorland zwischen 2,3 und 2,9 m/s,</li> <li>auf dem linken Vorland (Restfläche vor B 33) zwischen 1,4 und 2,7 m/s (geringere Werte durch angenommene Gehölzgalerie).</li> </ul>	
	- <b>Herr Schmid</b> fragte nach, ob das Mittelwasserbett im Bereich Haslach tiefer gelegt werden soll und wenn ja, ob hierzu bereits Grundwasserauswirkungen betrachtet wurden.	
	<ul> <li>Herr Burkart bestätigte, dass in Teilbereichen (insbesondere Wehr Schnellingen) das Bett abgesenkt werden soll. Untersuchungen zu Grundwasserauswirkungen können sinnvollerweise erst angegangen werden, sobald die Vorplanung abgeschlossen werden kann.</li> </ul>	
002/12	Besuch des Regierungspräsidenten in dem Betrieb Hansmann	
	<ul> <li>Herr Burkart berichtete über den Besuch von Herrn Regierungspräsident Würtenberger auf dem Hof Hansmann. Demnach waren die Behördenvertreter sehr beeindruckt von der Präsentation der Schnellinger Landwirte zu ihren vielfältigen Aktivitäten bei der Vermarktung ihrer Erzeugnisse und den Angeboten zu Ferien auf dem Bauernhof. Der Regierungspräsident unterstrich seine Absicht, sich bei einem weiteren Besuch vor Ort bis gegen Jahresende über den weiteren Fortgang der Bemühungen zu informieren und nach Bedarf einzubringen.</li> </ul>	
	- Seitens der Landwirte und der IG wurde die Zusage des Regierungspräsidenten für einen erneuten Besuch ausdrücklich begrüßt. Am Runden Tisch bestand Einvernehmen, dass dies erst sinnvoll ist, sobald die Frage der Variantenentscheidung fortgeschritten ist.	
	- Beim Besuch des Regierungspräsidenten wurde mit dem Amt für Landwirtschaft (Herrn Dr. Moritz) vereinbart, dass sich das Amt bei der Lösungssuche einbringt und an einer übergeordneten Lösung für die landwirtschaftlichen Betriebe mitwirkt.	
002/013	TOP 5: Strukturanalyse zur Betroffenheit der Landwirtschaft	
	- Frau Ganter: In der Folge des Besuches des Regierungspräsidenten wurde vom Amt für Landwirtschaft vorgeschlagen, im Rahmen einer Strukturanalyse einen Gesamtüberblick über die betroffenen Flächen der Einzelbetriebe im Gebiet zu erarbeiten und übergeordnete Lösungsansätze z.B. für Ersatzflächen auszuloten. Der Vorschlag einer Strukturanalyse wird als Möglichkeit gesehen, frühzeitig im Verfahren die Betroffenheit neutral über ein externes Büro erfassen zu lassen und eine Lösung vorzuschlagen, die nicht auf die einzelbetriebliche Ebene beschränkt ist. Als wichtiger Aspekt wird auch die mögliche Vernetzung im Hinblick auf FFH-Gebiete gesehen.	

Pkt. Nr.	Gesprächsergebnisse / Handlungsbedarf	Erledigung durch, bis
	Diskussion:	
	- Herr Kilian wies darauf hin, dass eine solche Strukturanalyse vorhabens- bezogen sein sollte und eine klare Abgrenzung zwischen den Planungen des Straßenbaus und Hochwasserschutzes einerseits sowie der Bauleit- planung andererseits erforderlich ist. Er wies ferner darauf hin, dass das Ergebnis der Strukturanalyse ohne rechtliche Bindung für das Vorhaben ist, wenn sich nicht alle Einzelbetriebe von vornerein bereit erklären, dass Ergebnis im weiteren Verfahren anzuerkennen.	
	- Herr Winkler: Auf Flächen, die von der Bauleitplanung betroffen sind und bereits einvernehmlich geregelt wurden, sollte eine solche Strukturanalyse nicht ausgedehnt werden. Er wies ferner auf die bei einem solchen Gut- achten zu erwartenden Gutachterkosten hin, ohne dass hiermit die Ent- schädigung der Landwirte abschließend geregelt werden kann. Er schlug vor, zunächst den Weg mit einer einvernehmlichen Lösung mit Entschädi- gung der Landwirte anzustreben.	
	- Herr Schwarz schloss sich dem Standpunkt von Herrn Winkler an.	
	- Herr Hansmann erinnerte an die Stellungnahme beim 1. Runden Tisch, wonach eine rein einzelbetriebliche Betrachtung abgelehnt wird. Er bestätigte, dass eine solche Gesamtbetrachtung von Seiten der betroffenen Landwirte erwünscht wird und im Ergebnis anerkannt werden soll.	
	<ul> <li>Herr Burkart / Herr Lustinetz bestätigten, dass eine solche Strukturanalyse für das Vorhaben beauftragt werden soll (Koordination der Leistungen über das Amt für Landwirtschaft). Flächen aus der Bauleitplanung werden in der Strukturanalyse nicht berücksichtigt.</li> </ul>	
	- <b>Frau Ganter</b> schlug vor, bis zur Vorlage der Entscheidung zur weiteren Straßenplanung das inhaltliche Konzept der Strukturanalyse zu erstellen und mit den Einzelbetrieben abzustimmen. Dieser Vorschlag wurde im Gremium begrüßt. Sie bestätigte auf Nachfrage von <b>Herrn Winkler</b> , dass ein Flurbereinigungsverfahren ein möglicher Lösungsansatz sein kann und bei der Abstimmung der Inhalte der Strukturanalyse thematisiert wird.	
002/014	Fazit / weiteres Vorgehen	
	- <b>Herr Winkler</b> lobte in seinem Fazit die in der 2. Sitzung erreichte Substanz der Information und bat nochmals um einen öffentlichen Informationstermin zum Planungsstand für den Stadtrat sowie die interessierte Bürgerschaft. Die Terminabstimmung erfolgt direkt zwischen Stadt Haslach und RPF.	
	Der Termin wurde am 22.07.2011 festgelegt: Mo. 26.09.2011, 19:00 h	
	<ul> <li>Herr Kilian fasste zusammen, dass der in der 1. Sitzung formulierte Hand- lungsbedarf durch die vorgestellten Informationen vertiefend diskutiert und im Sinne einer Lösungsfindung weiter abgestimmt werden konnte.</li> </ul>	
	Die weitere Erörterung am Runden Tisch ist abhängig von der Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums zum Variantenvergleich, deren Ergebnis vom RPF Ref. 44 derzeit weder inhaltlich noch zeitlich eingeschätzt werden kann. Ein Zeitablauf von ca. 4 bis 6 Monaten ist aber sicher realistisch. Die Vorlage dieser Entscheidung wird als Meilenstein für den nächsten Runden Tisch abzuwarten sein.	
	Herr Kilian fragte, mit welchen Verfahrenszeiträumen nach Vorlage der Variantenentscheidung beim Straßenbau zu rechnen ist.	

Pkt. Nr.	Gesprächsergebnisse / Handlungsbedarf	Erledigung durch, bis
	- <b>Herr Lustinetz</b> schätzte, dass nach Vorliegen der Variantenentscheidung mit ca. einem Jahr Bearbeitungszeit bis Fertigstellung der Entwurfsplanung zu rechnen ist, die dem Ministerium wiederum zur Genehmigung vorgelegt werden muss. Anschließend sind erfahrungsgemäß nochmals ca. zwei Jahre für ein Planfeststellungsverfahren anzusetzen.	
	<ul> <li>Herr Burkart ergänzte, dass nach Vorliegen der Variantenentscheidung zum Straßenbau entschieden werden soll, ob die Hochwasserschutzpla- nung in Fischerbach abgekoppelt und in einem separaten Genehmigungs- verfahren vorangebracht wird.</li> </ul>	
002/015	Nächster Runder Tisch (3. Termin)	
	Der nächste Termin wird über Büro <b>wat</b> abgestimmt, sobald eine Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums vorliegt bzw. zu erwarten ist.	wat
	Hierzu wird um frühzeitige Information des RPF Ref. 44 gebeten	RPF Ref. 44

Karlsruhe, den 05. Juli 2011 – Bü / as

mit Änderungen RPF Ref. 44 und Ref. 53.1 vom 08.08.2011 und 05./07.09.2011 (zu Anm. IG), Stadt Haslach vom 19.08.2011, RiverConsult vom 24.08.2011 und 01.09.2011 (zu Anm. IG), IG B33/B294 vom 01.09.2011, RS Ing. vom 09./12.09.2011,

Änderungen gemäß Abstimmung mit der IG B33/B294 am 26.09.2011 (blau markiert)

wat Ingenieurgesellschaft mbH

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