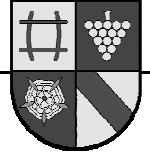
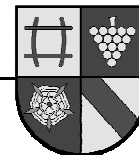


Projekt – Äußere Erschließung des Baden-Airpark  
Informationsveranstaltung am 2. März 2016



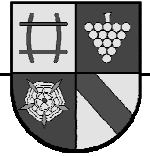
### Ablaufplan der Veranstaltung

- 17:00 Einlass, Informationsstellwände
- 18:00 – 18:05 Begrüßung  
Herr Riedinger, Moderation
- 18:05 – 18:25 Vortrag – Vorstellung des Vorhabens und des aktuellen Verfahrensstandes  
Herr Haberecht, Landkreis Rastatt, Dezernatsleitung Dezernat 3
- 18:30 – 19:00 Vortrag – Vorstellung des Verkehrsgutachtens  
Herr Preuss, Modus Consult Ulm GmbH
- 19:00 – 19:15 Vortrag – Vorstellung der Straßenplanung für die Variante Ost  
Herr Martin, RS Ingenieure GmbH & Co. KG
- 19:15 – 19:35 Vortrag – Vorstellung der Umweltplanung  
Herr Renz, Bresch-Henne-Mühlinghaus BHM Planungsgesellschaft mbH
- 19:35 – 21:00 Diskussion  
Herr Riedinger, Moderation

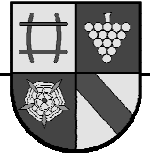


Vortrag – Vorstellung des Verkehrsgutachtens  
Herr Preuss, Modus Consult Ulm GmbH

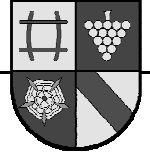
<b>Fragen, Anregungen, Hinweise aus der Bürgerschaft zum Vortrag</b>	<b>Stellungnahme des Vorhabenträgers</b>
<p>Gemäß der Darstellung in den gezeigten Plänen wird sich der Verkehr im Bereich Halberstung nur von der Autobahn in Richtung Baden-Airpark entwickeln. Findet östlich des Autobahnanschlusses in Richtung Halberstung keine Zunahme des Verkehrs statt?</p> <p>Die Darstellung in den Plänen im Bereich Halberstung ist nicht nachvollziehbar. Es scheint als hätte sich nichts verändert, das kann nicht sein. Östlich von Halberstung erfolgt noch der Lückenschluss der B3neu, das muss Auswirkungen haben.</p>	<p>Östlich des Autobahnanschlusses werden in erster Linie Abnahmen erfolgen. Diejenigen Verkehrsströme die heute mehr oder weniger parallel östlich der A5 verlaufen und auf den Baden-Airpark gerichtet sind, werden aufgrund von Zeitvorteilen und Vorteilen in der Streckenführung auf die Autobahn ausweichen.</p> <p>Es hat Auswirkungen. Aus der gezeigten Folie sind die Belastungen ersichtlich, die in diesem Fall auf dem Verkehrsnetz vorhanden sind: Bei Halberstung haben wir heute im Analyse Null-Fall auf der L80 östlich der A5 Belastungen von 3000-4200 Kfz. In Richtung Baden-Airpark haben wir aktuell Belastungen von 1000-2000 Kfz. Mit dem neuen Anschluss wird sich dies deutlich ändern. Diejenigen Verkehre, die heute östlich von Halberstung im nachgeordneten Netz unterwegs sind, werden sich umverlagern auf die A5 und dann über den neuen Anschluss in Richtung Baden-Airpark fahren.</p> <p>Als ergänzender Hinweis folgt, dass östlich der A5 und nördlich der L80 ein Anschluss-ohr vorgesehen ist. Die gezeigte schematische Darstellung zeigt die Streckenbelastung nach Westen und nach Osten - unabhängig von diesem Ohr, d.h. ohne die punktuelle Belastung durch das Ohr hervorzuheben.</p>



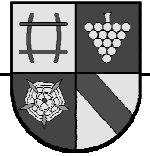
<b>Fragen, Anregungen, Hinweise aus der Bürgerschaft zum Vortrag</b>	<b>Stellungnahme des Vorhabenträgers</b>
<p>Es wird nicht ganz klar, warum von der Autobahnabfahrt Richtung Baden-Airpark plötzlich 13000 Kfz unterwegs sind, in Richtung Halberstung die Verkehre abnehmen oder zumindest gleichbleibend sind. Wie verlagert sich aus dem Straßennetz der Verkehr über den Autobahnanschluss in Richtung Baden-Airpark? Wie kommen die 13000 Kfz zustande?</p> <p>Am Knoten A5/ B500 kommt von Norden vergleichsweise wenig Verkehr an. Ab diesem Knotenpunkt nimmt der Verkehr in Richtung Baden-Airpark über die B500 und die L75 deutlich zu. Dies ist nicht nachvollziehbar.</p>	<p>Zur Erläuterung dieser Differenzendarstellungen: Es werden nur die absoluten Zu- bzw. Abnahmen im Vergleich zum Prognose Null-Fall dargestellt. Die absoluten Belastungen sind erkennbar im Belastungsplan anhand der dicken Bänder. Die Wirkungsanalyse soll nur veranschaulichen, welche konkreten Auswirkungen bei Änderungen im Straßennetz, z.B. durch einen Aus- oder Rückbau, zu erwarten sind, d.h. die Auswirkungen auf die konkrete Straßenachse und im umliegenden Straßennetz. Dies kann veranschaulicht werden durch die Schaffung eines neuen Autobahnanschlusses mit direktem Zubringer wie im Falle des Baden-Airpark. Heute hat der weiträumige, über die A5 kommende Verkehr nur die Möglichkeit entweder über die Anschlussstelle Baden-Baden, B500 und B36/ L75 über Hügelsheim zum Baden-Airpark zu gelangen oder, aus südlicher Richtung kommend, vom Anschluss Bühl über Oberbruch und weiter über das klassifizierte Netz. Wenn es zukünftig die Möglichkeit gibt, über den neuen Anschluss zum Baden-Airpark zu kommen, werden auf den vorgenannten Fahrtrouten die Verkehre abnehmen. Der überregionale Verkehr wird auf der A5 bleiben, unabhängig davon, ob er von Süden oder Norden kommt und die neue Anschlussstelle mit direktem Weg zum Baden-Airpark nutzen.</p>
<p>In der Verkehrsuntersuchung wird der geplante Lückenschluss der B3neu zwischen Sinzheim und Steinbach nicht betrachtet. Auch die geplante Querung vom A5-Anschluss zur B3neu wurde nicht untersucht sowie der zukünftig aus dem Gewerbegebiet Steinbach direkt zur A5 fahrende Verkehr und die daraus resultierende Verkehrszu-</p>	<p>Die B3 ist im Prognose-Straßennetz auf jeden Fall berücksichtigt und im Verkehrsgutachten enthalten. In der gezeigten Darstellung handelt es sich um die absoluten verkehrlichen Wirkungen. Selbstverständlich bestehen auch Wechselwirkungen, allerdings kommt nicht der gesamte, zum Baden-Airpark gerichtete Ver-</p>



<b>Fragen, Anregungen, Hinweise aus der Bürgerschaft zum Vortrag</b>	<b>Stellungnahme des Vorhabenträgers</b>
<p>nahme nicht berücksichtigt. Die Verkehrsuntersuchung ist an dieser Stelle methodisch falsch.</p> <p>Die B3neu besteht bereits von Bühl bis Steinbach. In den nächsten Jahren erfolgt nach und nach der weitere Ausbau bis an Sandweier vorbei. Sobald die B3neu fertig gestellt ist, wird die B3alt in Sinzheim entlastet und zurückgebaut. Durch die Querung von der B3neu zur A5 können zukünftig von Süden kommende Fahrzeuge direkt zur Autobahn fahren.</p>	<p>kehr über die B3, sondern es sind auch die weiträumigeren Verkehre zu berücksichtigen. Das Verkehrsgutachten wurde im Übrigen neutral auf Basis von fachtechnischen und wissenschaftlichen Untersuchungen erstellt.</p>
<p>Die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Schiftung und Leiberstung wird durch die Erweiterung des Kieswerks lt. Regionalplan bis 2030 verlegt bzw. zurückgebaut.</p>	<p>Im Verkehrsgutachten ist diese Straße im bestehenden Verkehrsnetz enthalten.</p>
<p>Aus Sicht der Gemeinde Rheinmünster ist der Rückbau der K3761 südlich von Schiftung naturschutzrechtlich ein vernünftiger Ansatz. Allerdings ist die Gemeinde Rheinmünster im Wesentlichen Flächenbetroffen: Von den 613 Hektar Areal des Baden-Airpark liegen über 91% auf Gemarkung Rheinmünster.</p> <p>Aus diesem Grund hat auch der Gemeinderat sehr frühzeitig eingewandt, dass hier eine Verbindung in den Baden-Airpark geschaffen werden muss. Andernfalls haben die aus Süden kommenden Verkehre mit Betroffenheit aller auf dem Airpark tätigen Arbeitnehmer und Handwerker einen extremen Nachteil. Die Gemeinde Rheinmünster trägt wesentlich zum Ausgleichskonzept bei. Dieser Einwand wurde frühzeitig geäußert und wir werden darauf bestehen, dass ein Anschluss zum Victoria Boulevard gewährleistet wird.</p>	<p>-</p>

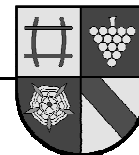


<b>Fragen, Anregungen, Hinweise aus der Bürgerschaft zum Vortrag</b>	<b>Stellungnahme des Vorhabenträgers</b>
Wurde bei der Nordvariante ein LKW-Verbot im Süden des Landkreises eingerechnet?	Damit ist sicher eine Wirkung verbunden, ein komplettes LKW-Verbot wird es allerdings nicht geben. Es müsste untersucht werden, inwieweit sich ein derartiges Verbot spürbar auswirkt.



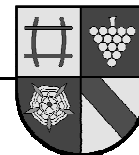
Vortrag – Vorstellung der Straßenplanung für die Variante Ost  
Herr Martin, RS Ingenieure GmbH & Co. KG

<b>Fragen, Anregungen, Hinweise aus der Bürgerschaft zum Vortrag</b>	<b>Stellungnahme des Vorhabenträgers</b>
<p>Zu dem von RS Ingenieure vorgestellten symmetrischen halben Kleeblatt (nördlich der L 80):</p> <p>Bereits vor sechs Jahren wurde Halberstung seitens des Regierungspräsidiums Karlsruhe mit dieser Planung ein wohlwollendes Zugeständnis gemacht mit dem Hinweis, dass man diesen Anschlussast auch im Südosten, d.h. auf Halberstunger Seite, hätte planen können. Dem stünde jedoch der Verlauf des Radwegs südlich der L80 entgegen, dieser muss dort verlaufen – ist dies richtig?</p>	<p>Der Radweg verläuft weiterhin südlich der L 80.</p> <p>Für den Planungsfall „diagonales halbes Kleeblatt“ gibt es allerdings auch technische Lösungsmöglichkeiten. So wurde die Anschlussstelle Achern als diagonales Kleeblatt mit einem durch eine Unterführung (unterhalb des Anschlussastes) verlaufenden Radweg realisiert.</p>
<p>Zum Bauende bei Halberstung:</p> <p>Vor dem Hintergrund, dass Schiftung eine Linksabbiegespur bekommt, ist nicht nachvollziehbar, dass Halberstung wegen rund 20 m keine Linksabbiegespur erhält. Die Kreuzung sollte mit einbezogen werden, um die Einfahrt in den Ortsteil zu regeln.</p>	<p>Die Anregung wird aufgenommen.</p>
<p>Zu den in den Plänen dargestellten drei Grünbrücken:</p> <p>Sind diese mit den Jagdverbänden abgesprochen?</p> <p>Wird bei der genauen Standortwahl dieser Maßnahmen das Hauptaugenmerk auf den Kosten liegen?</p>	<p>In den derzeit vorliegenden straßentechnischen Planungen sind noch keine Grünbrücken eingetragen. Maßnahmen, die aus Umweltverträglichkeitsstudie oder Landschaftspflegerischem Begleitplan resultieren, werden darin noch ergänzt.</p> <p>Die Planung wird mit den Jagdverbänden abgesprochen. Es findet keine alleinige Ausrichtung an den Kosten dieser Maßnahmen statt. Es geht darum, die optimalste Lösung zu finden, auch in Hinblick auf die Tierwelt.</p> <p>Im weiteren Verfahren folgt ohnehin eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange. Deren Einwände und Anregungen werden in der weiteren Planung berücksichtigt.</p>



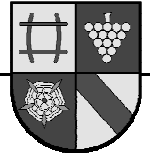
<b>Fragen, Anregungen, Hinweise aus der Bürgerschaft zum Vortrag</b>	<b>Stellungnahme des Vorhabenträgers</b>
Wie sieht es mit dem Lärmschutz im Bereich Schiftung aus?	Eine Lärmabschätzung wurde durchgeführt mit dem Verkehrsaufkommen, wie es aktuell in der Prognose vorliegt. Ergebnis: Die Grenzwerte sind deutlich eingehalten. Schiftung hat Grenzwerte für Mischgebiet, aber es werden auch deutlich die Grenzwerte für allgemeines Wohngebiet eingehalten, bedingt durch die Entfernung von 350 m.
Bedeutet dies, dass in diesem Bereich keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind?	In gesetzlicher Hinsicht besteht keine Verpflichtung, Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen.
<p>Der vorliegende Plan des A5-Anschlusses stammt aus dem Jahr 2010. Die Bürgervereinigung Halberstung hatte - gemeinsam mit Vertretern der Gemeinde Sinzheim - mit Herrn Dr. Kühner während seiner Amtszeit als Regierungspräsident Termin. Bereits damals war dieser Plan auf dem Tisch.</p> <p>Es ist eine Zumutung, zu wissen, dass ein heute bereits bestehender, 200 m langer und 9 m hoher Lärmschutzwall um 65 % reduziert werden soll. Von Fachleuten und auch von Herrn Dr. Kühner wurde bereits vor acht Jahren mitgeteilt, dass man den Lärmschutz schon hinbekommen werde. Letzterer würde von Fachleuten gerechnet.</p> <p>Es ist bekannt, dass der Schallschutz an die Lärmquelle muss. Es kann daher nicht sein, dass der 200 m lange Lärmschutzwall durch eine 2,5 m hohe Lärmschutzwand parallel zum Radweg ersetzt werden soll.</p>	Der Fragesteller hat die 2,5 m hohe Lärmschutzwand an der L80 angesprochen. Seitens des Fragestellers wurde allerdings vergessen, darauf hinzuweisen, dass der Lärmschutz durch eine 5 m hohe Lärmschutzwand direkt an der Autobahn ergänzt wird.





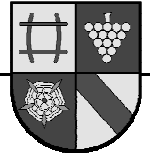
Vortrag – Vorstellung der Umweltplanung  
Herr Renz, Bresch-Henne-Mühlinghaus BHM Planungsgesellschaft mbH

<b>Fragen, Anregungen, Hinweise aus der Bürgerschaft zum Vortrag</b>	<b>Stellungnahme des Vorhabenträgers</b>
In der Umweltverträglichkeitsstudie fehlt das Schutzgut Mensch.	Die Untersuchungen zum Schutzgut Mensch wurden berücksichtigt. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung fließen selbstverständlich in die UVS mit ein.
Am Sandbach ist als Ausgleichsmaßnahme eine Gewässerrenaturierung geplant. Wenn durch den Osmoseaustausch eine Einleitung von PFC-Eluat (Anm. d. Verf.: in den Sandbach) die Folge wäre, wie sieht es dann mit dieser Ausgleichsmaßnahme aus? Diese käme dann wohl nicht mehr zum Tragen, da der Gehalt von PFC im Sandbach exponentiell ansteigen würde?	Die PFC-Thematik wird in die Umweltverträglichkeitsstudie einfließen. Dies betrifft auch die Ackerflächen in Hügelsheim. Konkrete Daten liegen noch nicht vor, generell muss aber die PFC-Thematik in der weiteren Umweltplanung behandelt werden Bei den am Sandbach geplanten Maßnahmen handelt es sich um Überlegungen, da dort Flächen und auch Gewässer vorhanden sind, die man aufwerten kann. In diesem Zusammenhang noch nicht geklärt, ist jedoch die Flächenverfügbarkeit.
Ist davon auszugehen, dass aufgrund der geplanten Grünbrücken bei der Variante Ost die Trasse komplett eingezäunt sein wird? Ansonsten ergäben die Grünbrücken keinen Sinn.	Aufgrund des vorhandenen Wildkatzenvorkommens wird die Trasse voraussichtlich eingezäunt werden müssen. Konventionelle Zäune stellen für die Wildkatze kein echtes Hindernis dar. Inzwischen gibt es auf Grundlage von Untersuchungen wildkatzensichere Zäune, deren Höhe beträgt 4 m.

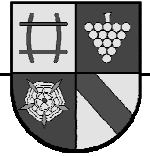


### Diskussion

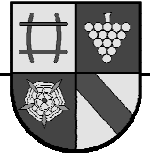
<b>Fragen, Anregungen, Hinweise aus der Bürgerschaft</b>	<b>Stellungnahme des Vorhabenträgers</b>
<p>Zur Ausnahmeregelung nach BNatSchG:</p> <p>Diese kommt gemäß des letzten Vortrages nur dann in Betracht, wenn die geplante Maßnahme nicht auf andere Weise verwirklicht werden kann. Von Herrn Preuss wurde allerdings bestätigt, dass alle untersuchten Varianten gleichwertig sind.</p> <p>Aus welchem Grund soll dann die Variante Ost realisiert werden, die naturschutzbelastend ist und – bei einer Verkehrsbelastung von zukünftig 13000 Kfz – auch für Schiftung keinen Lärmschutz mit sich bringt? Wobei dort aktuell bei der letzten Verkehrszählung lediglich 1000 Kfz ermittelt wurden.</p> <p>Ist aber allein der politische Wille ausreichend? Sind keine fachlichen Grundlagen erforderlich?</p>	<p>In der zu Beginn gezeigten Präsentation wurde auf die Bedeutung von Ziel und Zweck des Vorhabens hingewiesen. Es wurde auch betont, dass grundsätzlich jede Straße zunächst als realisierbar gilt, dies auch bestätigt durch den Gutachter, aber zuallererst muss die Straßenplanung Ziel und Zweck erfüllen. Dieser Aspekt musste entsprechend bewertet werden. Die vom Fragesteller angesprochene Prüfung der Zumutbarkeit, die wir von Gesetzes wegen durchführen müssen, muss belastbar sein. Das Ergebnis dieser Prüfung wiederum wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eingehend geprüft. Es geht bei diesem Vorhaben nicht darum eine Straße zum Baden-Airpark zu bauen, sondern diese muss auch Ziel und Zweck erfüllen. Es kommt daher nicht irgendeine Trasse infrage. Am einfachsten in diesem Zusammenhang wäre es, den jetzigen Zustand zu belassen, also die Nullvariante. Benachteiligt wären in diesem Fall im Jahre 2030 dann aber Kommunen wie Hügelsheim und Oberbruch.</p> <p>Ein maßgebliches Ziel und ein maßgeblicher Zweck des Vorhabens ist die politische Aussage der Region zur direkten Anbindung des Baden-Airparks an das Fernstraßennetz als infrastrukturelle Entwicklungsmaßnahme.</p> <p>Natürlich ist nicht nur der politische Wille entscheidend. Deshalb wurde in der eingangs gezeigten Präsentation auch auf die seit 1993 bestehenden Überlegungen und Planungen eingegangen. Auch kollidieren bei diesem Vorhaben unterschiedlichste Interessen. In einem derart konflikträchtigen Bereich ist heute der Bau einer Straße nicht ohne weiteres machbar, es muss ein triftiger</p>



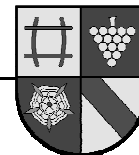
<b>Fragen, Anregungen, Hinweise aus der Bürgerschaft</b>	<b>Stellungnahme des Vorhabenträgers</b>
<p>Die getätigten Aussagen sind zu allgemein. Es wurde gesprochen von Zumutbarkeit und Zielsetzung. Es wird darum gebeten, einen richtigen Grund zu nennen, die gegebene Antwort wird als unzureichend erachtet. Auch wird von Unzumutbarkeit gesprochen. Normalerweise haben Projekte immer einen Kosten-Nutzen-Faktor. So wurde beispielsweise bei der geplanten Schienenanbindung zum Baden-Airpark in der Presse ein genauer Betrag veröffentlicht: 1,1 Mio. € bzw. 1,2 Mio. € für die untersuchten Varianten. Deshalb wäre es wichtig, die entsprechenden Zahlen für die vorgestellte Variante zu erfahren.</p> <p>Es geht aber um den Kosten-Nutzen-Faktor.</p>	<p>Grund vorliegen. Dieser Grund wurde in der Präsentation erläutert.</p> <p>Zu den konkreten Zahlen für die Varianten: Sowohl eine Nordvariante als auch eine Ostvariante bewegen sich auf Grundlage einer Kostenschätzung zwischen 20 und 25 Mio. €.</p> <p>Der Kosten-Nutzen-Faktor wurde im Zuge einer umfassenden Nutzwertanalyse ermittelt. Diese wird Bestandteil des Planfeststellungsantrags. Im Zuge des laufenden Verfahrens kann diese dann entsprechend nachgeprüft werden. Eine Präsentation der Nutzwertanalyse im Rahmen der heutigen Veranstaltung würde den zeitlichen Rahmen sprengen.</p>
<p>Es wird positiv aufgenommen, dass das aktuelle Verkehrsgutachten nicht auf Schätzungen/Hochrechnungen, sondern komplett auf aktuellen Zahlen basiert.</p> <p>D.h. es ist auch der prozentuale Anteil derjenigen Fahrzeuge bekannt, die aus dem Elsass bzw. über die B36 oder andere Nebenstraßen auf den Baden-Airpark kommen? Es ist davon auszugehen, dass diese Nutzer auch zukünftig nicht über die A5 anreisen werden, da hierzu kein Grund besteht. Liegen hierzu konkrete Zahlen vor?</p> <p>Wurden die Verkehrsströme berücksichtigt,</p>	<p>In der aktuellen Verkehrsanalyse wurden auch die Verkehrsbeziehungen, d.h. die Verkehrsmatrix im zugrundeliegenden Verkehrsmodell aktualisiert, geprüft, analysiert und geeicht. Selbstverständlich kommen nicht alle Fahrtbeziehungen zum Baden-Airpark über die A5.</p> <p>Unter Zugrundelegung einer Verkehrsbefragung wurde die komplette Raumschaft bzgl. der Verkehrsbeziehungen untersucht und deren Ergebnisse in das Modell eingespeist. Dabei wurde wie folgt differenziert:</p> <p>Bei den Arbeitgebern wurden die Zahlen</p>



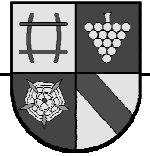
Fragen, Anregungen, Hinweise aus der Bürgerschaft	Stellungnahme des Vorhabenträgers
<p>die nicht über die A5 kommen?</p>	<p>konkret erhoben, diese sind komplett eingeflossen. Beim Regionalflughafen wurden die Zahlen per Umfragen über mehrere Tage sowie durch Auswertung der Herkunft der Parkplatznutzer ermittelt. Die aus dem Elsass stammenden Verkehre betragen im Modell ca. 23-25%.</p>
<p>Wie hoch ist die Entlastung der Ortsdurchfahrt Hügelsheim zulasten von Schiftung und Halberstung? Liegen hierzu konkrete Zahlen vor?</p>	<p>Die Ortsdurchfahrt Hügelsheim wird bei Variante Ost im Prognose-Fall um rund 5000 Kfz pro Tag, Leiberstung um 1900 Kfz, und Schiftung um rund 1900 Kfz entlastet.</p>
<p>Nach den der Bürgervereinigung Halberstung vorliegenden Informationen, deren Alter knapp drei Jahre beträgt, bringt die Ostanbindung für die Gemeinde Hügelsheim lediglich eine Entlastung von rund 25%.</p> <p>Wie wird Hügelsheim zukünftig konkret entlastet? Es wird gesprochen vom Prognose-Fall 2030, wonach 20000 Kfz in der Ortsdurchfahrt zu erwarten wären. Aktuell sind es rund 12000 Kfz, d.h. absolut ist von einer Mehrung von 8000 Kfz auszugehen – trotz Autobahnanschluss?</p>	<p>Die aktuelle Belastung in der Ortsdurchfahrt Hügelsheim liegt zwischen 15000 und 15800 Kfz pro Tag. Diese Belastung würde bei Beibehaltung des Status quo, d.h. nur mit den Prognosezuwächsen auf rund 19700 Kfz pro Tag im Jahr 2030 anwachsen. Dies entspricht einem Plus von 4000 Kfz. Mit der Ostanbindung beträgt hingegen das Verkehrsaufkommen im Jahr 2030 rund 13500 bis 14000 Kfz pro Tag. Im Vergleich zum jetzigen Verkehrsaufkommen hätte man mit der Ostanbindung im Jahr 2030 somit eine Entlastung von 1000 bis 1500 Kfz pro Tag.</p>
<p>Es ist offensichtlich, dass man für die Ostanbindung in die Ausnahmeprüfung muss, da der betroffene Planungsraum höchstwertig und nach europäischem Recht maximal geschützt ist. Darauf wurde bereits mehrfach hingewiesen. Auch wurde darauf hingewiesen, dass man für diese Ausnahmeprüfung diverse Voraussetzungen erfüllen muss. Eine Voraussetzung ist ein überwiegendes öffentliches Interesse mit den genannten Kriterien Verkehrsanbindung und wirtschaftliche Gründe – dieser Ausnahmegrund scheint vorhanden zu sein. Zweiter Ausnahmegrund ist das Fehlen zumutbarer Alternativen. Im</p>	<p>Man kann nur in die Ausnahmeprüfung gehen, wenn die Kohärenz der Schutzgebietssysteme gesichert ist. Darum benötigt man relativ große Flächen an Kohärenzsicherungsmaßnahmen. Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist voraussichtlich nicht ganz unkompliziert. Die geographische Lage der jeweiligen Maßnahmen wird mit einer Prioritätenliste festgelegt: Priorität 1 haben Maßnahmen, die im Schutzgebiet umgesetzt werden; dabei stellt sich die Frage, ob die Flächen zur Verfügung stehen.</p>



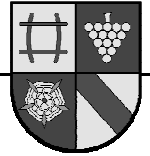
<b>Fragen, Anregungen, Hinweise aus der Bürgerschaft</b>	<b>Stellungnahme des Vorhabenträgers</b>
<p>Sinne der Zielerreichung, hier der besseren Verkehrsanbindung, kann auch durchaus eine andere Alternative, sprich die Nordanbindung, zumutbar sein. Der dritte Grund ist zwingend erforderlich: Nach der FFH-Richtlinie, die dem Bundesnaturschutzgesetz zugrunde liegt, darf keine Verschlechterung der Bestände der streng geschützten Arten bzw. der Arten in den Natura 2000-Gebieten eintreten. Nur dann kann man nach den dem Fragesteller vorliegenden Informationen in eine Ausnahmeprüfung gehen. Warum wurde in keinem der Referate dieser dritte, zwingende Grund genannt?</p>	<p>Priorität 2 haben Flächen, die außerhalb des Schutzgebietes, aber im gleichen Naturraum liegen und die in das Gebiet eingegliedert werden müssen. Die aktuellen Aussagen des Regierungspräsidiums Karlsruhe besagen, dass eine neue Grenzziehung für FFH-Gebiete nicht vorgesehen ist. Insofern besteht hier ein gewisser Konflikt.</p> <p>Priorität 3 besitzen Maßnahmen auf Flächen, die in größerer Entfernung zum Schutzgebiet liegen, die Maßnahmen kommen aber den gleichen Arten zugute. Ob diese Option im Planungsraum zum Tragen kommt, ist ungewiss.</p> <p>Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass sehr viele Kohärenzsicherungsmaßnahmen innerhalb des EU-Vogelschutzgebietes realisiert werden müssen. Man wird aber nicht umhin kommen, auch außerhalb Maßnahmen zu entwickeln.</p>
<p>Liegt für das Kohärenzsicherungskonzept bereits eine Kostenschätzung vor?</p>	<p>Es liegt noch keine Kostenschätzung vor, vorrangig ist die Verfügbarkeit der in Frage kommenden Flächen.</p>
<p>Noch nicht betrachtet wurde der Güterschwerverkehr in der Ortsdurchfahrt Hügelsheim.</p> <p>Beispiel: PKW-Transporte, die zum Flughafen fahren, um dort Fahrzeuge vom Daimler-Benz-Werk Rastatt „auf Halde“ abzuladen, sollen aus der Ortsdurchfahrt auf die Autobahn verlagert werden. Kann dies bestätigt werden? Liegen Zahlen zum Güterschwerverkehr vor?</p> <p>Wurde dies auch großflächig betrachtet, Stichwort PKW-Transporte aus Rastatt zum Flughafen?</p>	<p>Die entsprechenden Zahlen mit Differenzierung nach den Fahrzeugarten Kraftrad, PKW, Bus, leichter LKW, schwerer LKW und LKW mit Anhänger liegen aufgrund der Verkehrszählung dezidiert für jeden Straßenabschnitt vor. In der Ortsdurchfahrt Hügelsheim beträgt der Anteil des Schwerverkehrs ca. 6%/24h auf Basis von 15000 Kfz.</p> <p>Die Schwerverkehrsanteile sind auch in der Verkehrsmatrix enthalten. Darin ist nicht nur der Gesamtverkehr, sondern auch der Güterschwerverkehr nach Herkunft-Ziel-Beziehungen beinhaltet.</p>
<p>Sind zum letzten Hinweis Unterlagen einsehbar?</p>	<p>Im aktuell vorliegenden Verkehrsgutachten sind sämtliche Belastungspläne mit prozentualen Angaben zu den Schwerverkehrs-</p>



<b>Fragen, Anregungen, Hinweise aus der Bürgerschaft</b>	<b>Stellungnahme des Vorhabenträgers</b>
	<p>teilen an allen Straßenabschnitten gekennzeichnet.</p> <p>Die Verkehrsbeziehungen sind im Verkehrsgutachten nicht direkt abzulesen, sondern sind in dem, dem Gutachten zugrundeliegenden Verkehrsmodell beinhaltet.</p> <p>Die Präsentation zum Verkehrsgutachten wird ins Internet eingestellt.</p>
<p>Im Schiftunger Feld sind viele Grundstückseigentümer betroffen. Mit der vorliegenden Planung und deren Zerschneidungswirkung wird das Schiftunger Feld wertlos. Die Ackerflächen werden voll genutzt, u.a. durch Spargel- und Kartoffelanbau. Es gibt keine Brachen und es handelt sich um hochwertige Flächen, die jetzt durchschnitten werden. Kommt der 4 m hohe Zaun auch in diesen Abschnitt?</p> <p>Wie sieht es in diesem Bereich mit dem Schallschutz aus?</p> <p>Wird man eine Flurbereinigung durchführen?</p> <p>Wie soll die zukünftige Nutzung der Felder sichergestellt werden?</p>	<p>Zum Zaun ist an dieser Stelle leider noch keine endgültige Aussage möglich.</p> <p>Jedes Straßenneubauprojekt geht einher mit Zerschneidungswirkungen, dies lässt sich nicht vermeiden. Die vorliegende Planung wurde bereits optimiert und weiter vom Ort weggerückt, dargestellt in der ersten Karte im Vortrag von Herrn Haberecht. Der bestehende Wirtschaftsweg wurde wieder angebunden, damit auch zukünftig eine Querung möglich ist.</p> <p>Eine Zweckflurbereinigung wird in Straßenbauverfahren häufig durchgeführt, um den Zuschnitt der Grundstücke zu optimieren und die Wirtschaftlichkeit wieder herzustellen.</p>
<p>Bisher wurde darüber gesprochen, dass durch die Ostanbindung Halberstung und Schiftung stark belastet wären.</p> <p>Für Hügelsheim ist nicht erkennbar, dass durch die Ostanbindung eine Entlastung stattfindet. Bei der Nordanbindung wurde noch nicht vorgestellt, welche Entlastung für Hügelsheim zu verzeichnen wäre? Oder ob höhere Belastungen, z.B. in Klein-Kanada, die Folge wären? Es entsteht der Eindruck, die Zuhörer sollten in eine Richtung gelenkt werden.</p> <p>Es wird nochmals gebeten, die Entlastung für die Hügelsheimer Bürger bei Realisierung der Nordanbindung vorzustellen.</p>	<p>Anhand des präsentierten Plans der örtlichen Situation sollen die verkehrlichen Wirkungen der Ostanbindung auf das umliegende Straßennetz veranschaulicht werden.</p> <p>Die Ortsdurchfahrt Hügelsheim würde von Norden her kommend mit der neuen Ostanbindung um rund 5000 Kfz und im weiteren Verlauf bis max. 7000 Kfz entlastet werden. Es handelt sich dabei um das Prognoseverkehrsaufkommen im Jahr 2030. Dies sind der Vergleichsfall und der Bezugsfall. Zusammenfassend sind bei der Ostanbindung deutliche Entlastungen im Norden von Hügelsheim zu verzeichnen.</p> <p>Bei der Nordanbindung ist die Entlastungswirkung in Hügelsheim entsprechend größer</p>

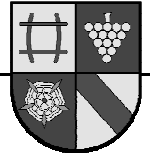


<b>Fragen, Anregungen, Hinweise aus der Bürgerschaft</b>	<b>Stellungnahme des Vorhabenträgers</b>
	<p>als bei der Ostanbindung. Bei dieser ortsnahe Umfahrung wird nicht nur der auf den Airpark gerichtete Verkehr gebündelt und umgelenkt, sondern der gesamte Verkehr wird auf der ehemaligen B36 nach außen verlagert. So bestehen nicht nur auf den Baden-Airpark gerichtete Fahrtbeziehungen, sondern auch Fahrtbeziehungen, die nach Iffezheim bzw. nach Frankreich gerichtet sind oder auch nach Süden Richtung Rheinmünster und weiter. Natürlich würden auch diese Verkehre auf diese ortsnahe Umgehung verlagert. Deshalb ist die Wirkungsweise in der Ortsdurchfahrt punktuell entsprechend größer.</p> <p>Als ergänzender Hinweis wird betont, dass es sich nicht um eine Ortsumfahrung handelt, sondern um eine Zerschneidung des Ortes. Auf der rechten Seite befindet sich die Hochfeldsiedlung mit über 5000 Einwohnern und auf der linken Seite liegt der eigentliche Ortsetter. Betrachtet man die Situation reell, müssen bei einer Nordanbindung sowohl die in Hügelsheim induzierten Verkehre, die weiterhin die L75 nutzen werden, als auch die Verkehre auf der sogenannten Ortsumfahrung berücksichtigt werden. Addiert man die Belastungen auf diesen beiden Verkehrswegen, dann käme man auf weit über 20000 Kfz, die zu verkraften wären. Dieser Sachverhalt wurde auch bereits im Gemeinderat von Hügelsheim vorgestellt.</p>
<p>Liegen Erkenntnisse vor, was im Falle eines zusätzlichen Autobahnanschlusses bei einem Stau auf der A5 passiert?</p>	<p>Es werden selbstverständlich Umleitungsstrecken ausgewiesen. Bei einem Stau geht der Verkehr sehr wahrscheinlich - per Navigationsgerät - in das nachgeordnete Netz bzw. geht über die Bundesstraßen wieder auf die nächste Anschlussstelle.</p> <p>Die A5 ist sechsstreifig ausgebaut, im Gegensatz zum vierstreifigen Ausbau herrscht derzeit wenig Stau auf der A5.</p>

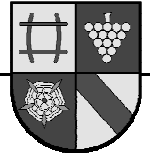


<b>Fragen, Anregungen, Hinweise aus der Bürgerschaft</b>	<b>Stellungnahme des Vorhabenträgers</b>
<p>Eine Anwohnerin aus Hügelsheim betrachtet die Nordanbindung als größten Humbug für die Gemeinde Hügelsheim. Hügelsheim hätte dann innerorts eine Straße, randlich eine weitere Straße und außerdem noch die rheinparallel verlaufende Umgehungsstraße. Momentan weicht beispielsweise aufgrund der (temporären) Sperrung der B 36/ L 75 der Schwerverkehr in Hügelsheim und Umgebung auch auf Nebenstraßen aus. Bzgl. des Hinweises eines Fragestellers zum nicht betrachteten Lückenschluss der B3 neu im Verkehrsgutachten: Bei einer geplanten Fahrt von Hügelsheim nach Bühl käme sie nicht auf die Idee über Halberstung zu fahren.</p> <p>In der vorliegenden Planung des Autobahnanschlusses wurden sehr viele Aspekte berücksichtigt, z.B. ein Anschlussast nach Nordosten verlegt. Auch hat Halberstung nicht durch Verkehr mitten durch den Ort zu leiden. Hügelsheim dagegen hat Verkehr im Ort und am Rhein. Die geplante Nordanbindung wäre die größte Katastrophe.</p>	<p>Die Diskussion zeigt, wie schwierig es ist, in dieser Raumschaft eine entsprechende Planung umzusetzen. Daher ist das heutige Treffen wichtig, um die Anregungen aufzunehmen. Jeder Betroffene hat mit Recht seinen eigenen Blickwinkel.</p> <p>Entscheidend ist doch, dass Ziel und Zweck einer solchen Maßnahme vom Grundsatz her als wichtig und notwendig angesehen werden. Vor diesem Hintergrund muss eine optimierte, nicht die beste Lösung gesucht werden. Die jetzt vorliegende Lösung ist daher nicht die beste, sondern im Moment die bestmögliche, mit der man in das Planfeststellungsverfahren gehen möchte. Die heutigen Anregungen, wie z.B. Linksabbiegespur in Halberstung oder die Zerschneidung der Äcker werden aufgenommen.</p> <p>Ziel ist nicht einfach eine Straße als Kompromisslösung zu bauen, die später die gesetzten Ziele und Zwecke nicht erfüllt und die zu einer noch höheren Belastung für die gesamte Raumschaft führt. Maßgeblich für alle Beteiligten ist, Planungssicherheit zu schaffen und aufgrund dieser Vorgaben in das Verfahren zu gehen.</p>
<p>Ein Anwohner aus Hügelsheim weist darauf hin, dass die Quantität des Verkehrs nicht so maßgeblich ist wie die Qualität des Lärms. Es macht einen Unterschied, ob ein 30-Tonner durch den Ort fährt oder ob es ein PKW ist. Dann kommt noch der Abstand zwischen Schallerzeuger und ihm hinzu. Es macht einen Unterschied, ob er direkt durch den Ort oder in 350 m Abstand fährt. Die Situation sei zwar nicht schön für die Schiftunger, aber jeder ist gerne eingeladen, bei ihm an der Hauptstraße eine Woche lang zu wohnen und sich dies anzutun. Danach</p>	<p>-</p>

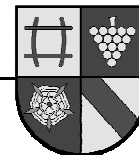




<b>Fragen, Anregungen, Hinweise aus der Bürgerschaft</b>	<b>Stellungnahme des Vorhabenträgers</b>
<p>könne gerne über Alternativregelungen was den Naturschutz anbetrifft gesprochen werden. Für die Hügelsheimer ist klar, dass etwas passieren muss. Wenn es die nächsten Jahre nicht passiert, gibt es einen Aufstand im Ort.</p>	
<p>Eine Anwohnerin aus Hügelsheim, die mit ihrer Familie auch direkt an der Hauptstraße lebt: Im Zuge der Diskussion wird immer Ziel und Zweck des Vorhabens definiert. Dabei wird vorausgesetzt, dass sich alle einig sind, dass das Vorhaben den wirtschaftlichen Zielen genügt. Aber letztendlich sind durch das Vorhaben tausende Bürger betroffen. Es wird bemängelt, dass es keine Nutzenanalyse gibt, aus der hervorgeht, inwieweit es überhaupt sinnvoll ist, den Baden-Airpark immer weiter auszubauen. Ein Konzept war bzgl. Infrastruktur von Anfang an nicht vorhanden, der Airpark wurde einfach eröffnet, es gab keine Rücksicht auf die Bürger vor Ort bzw. auf die ganzen Gemeinden, keine wirklichen Planungen. Inzwischen wird immer weiter ausgebaut und man stellt sich die Frage, wo der Nutzen eigentlich liegt. Man muss auch den Mensch als Faktor sehen, in diesem Zusammenhang zählen andere Werte als nur wirtschaftliche Gewinne.</p>	-
<p>Davon ausgehend, dass die Ostanbindung bei Halberstung realisiert wird: Ist damit zu rechnen, dass in der Ortsdurchfahrt von Hügelsheim auch zukünftig keinerlei Maßnahmen zur Entlastung der B36 ergriffen werden?  Bei den prognostizierten 15000 Kfz spielt es aber keine Rolle, ob diese auf einer Bundes-, Landes- oder Kreisstraße unterwegs sind. Die Zahl der Fahrzeuge wird dadurch nicht reduziert.</p>	<p>Durch die Herabstufung der B36 zur L75 bestehen inzwischen größere Gestaltungsmöglichkeiten. So können im Straßenraum Rück- und/oder Umbaumaßnahmen zum Schutze der Bürger an der Hauptstraße ergriffen werden.</p> <p>Unabhängig davon, welche Variante realisiert wird, besteht in Hügelsheim ein hoher Quell-/Zielverkehr mit rund 10000 Kfz/24h, dieser Verkehr wird immer im Ort bleiben. Bei Realisierung der Ostanbindung wird zu-</p>



<b>Fragen, Anregungen, Hinweise aus der Bürgerschaft</b>	<b>Stellungnahme des Vorhabenträgers</b>
	mindest erreicht, dass keine Verkehrszunahme, eher noch eine Abnahme von 1000 bis 1500 Kfz im Jahr 2030 zu verzeichnen ist.
<p>Die Realisierung der Ostanbindung ist nur mit einer Anschlussstelle bei Halberstung möglich.</p> <p>Bereits im Juli 2014 hatte die Bürgervereinigung Halberstung über den Kreistag eine Eingabe an das Regierungspräsidium adressiert, den Lärmschutzwall nördlich der L80 vollständig zu erhalten und - zur Entlastung des Neubaugebietes „Halberstunger Feld“ - den östlichen Anschlussast gemeinsam mit dem geplanten Kreisverkehr und einem Teilstück der L80 nach Norden zu verschieben.</p> <p>Der vorhandene Lärmschutzwall war bereits, wie aktuell präsentiert, auf den Plänen aus dem Jahre 2010 dargestellt. Seither hat sich nichts geändert.</p> <p>Wie will man vor diesem Hintergrund den Bürgern vermitteln, dass ein erst gebauter Lärmschutzwall um 65% zurückgebaut werden soll und in 140 m Entfernung zum Neubaugebiet ein Kreisverkehr als neue Lärmquelle geschaffen wird?</p> <p>Halberstung hat im direkten Umfeld zukünftig einen Autobahnanschluss, 380 kV-Stromleitungen, einen Autobahnparkplatz für 150 Lkw – für die Halberstunger Bürger ist es generell nicht erträglich, in einer Entfernung von 140 m zum Neubaugebiet einen Kreisverkehr zu bekommen. Unverständlich in diesem Zusammenhang ist zudem, dass sich die Gemeinde, die dort Bauplätze veräußert, nicht entsprechend wehrt.</p> <p>Zum Thema Lärmschutz: In den Plänen, die im Internet eingestellt sind, ist eine 5 m hohe Lärmschutzwand eingetragen. Warum wurde beispielsweise bei der Anschlussstelle Bühl eine 450 m lange Lärmschutzwand nach Norden oder bei</p>	<p>Es ist zutreffend, dass es eine berechtigte Eingabe seitens der Bürgervereinigung Halberstung beim Regierungspräsidium Karlsruhe gab, ob man das östlich gelegene Autobahnrohr und den Kreisverkehr nach Norden verschieben könne, um Abstand vom 140 m entfernten Neubaugebiet zu gewinnen.</p> <p>Bei dem durchgeführten sechsstreifigen Ausbau der A5 kann leider nicht nachvollzogen werden, warum im Bereich Weitenung diese Lärmschutzwand gebaut wurde.</p> <p>Bereits damals wurde festgelegt, dass sich die Lärmsituation durch den geplanten Anschluss nicht verschlechtern darf. So wurden die Prognosewerte des sechsstreifigen Ausbaus (90000 Kfz) zu Grunde gelegt, obwohl die aktuelle Verkehrsuntersuchung für den relevanten Bereich lediglich 77000 Kfz prognostiziert.</p> <p>Der Fragesteller hat insofern Recht als der 250 m lange Wall an besagter Stelle abgetragen wird. Der Wall wird jedoch um die Rampe herumgeführt, und an der Lärmquelle, d.h. direkt an der Autobahn, wird eine 5 m hohe Lärmschutzwand gebaut. Entlang der L80 ist zudem eine 2,50 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen.</p> <p>Eine schalltechnische Untersuchung wurde durchgeführt, diese kann gerne gezeigt werden. Die schalltechnische Untersuchung hat gezeigt, dass sich in Halberstung die Lärmsituation nicht verschlechtern wird.</p> <p>Die Anregungen, die bereits seit dem Jahr 2007 immer wieder von der Bürgervereinigung Halberstung an das Regierungspräsi-</p>



<b>Fragen, Anregungen, Hinweise aus der Bürgerschaft</b>	<b>Stellungnahme des Vorhabenträgers</b>
<p>Weitenung, in Höhe der Brücke bei Wits-tung, eine 750 m lange und 5 m hohe Lärm-schutzwand in Höhe eines Waldstücks errich-tet? Und in Halberstung soll sich nichts ver-schlechtern? Das geht nicht.</p>	<p>um Karlsruhe herangetragen wurden, wur-den sehr wohl mitbetrachtet und bzgl. ihrer Durchführbarkeit geprüft. Durch die Ver-schiebung des Kreisverkehrs nach Norden erhöht sich der Flächenverbrauch deutlich, weil eine neue Landesstraße Richtung Sand-bach angebunden werden muss. Es handelt sich um rund 4000 qm Ackerland und Streu-obstwiesen, die neu versiegelt und ander-weitig wieder ausglich werden müssen.</p> <p>Seitens des Regierungspräsidiums besteht der klare Wunsch, die bestehende Straße mitzubedenutzen. Zudem prognostiziert das Verkehrsgutachten für den Bereich Halbers-tung eine Entlastung von rund 1000 Kfz. Aus diesen Gründen ist das Regierungspräsidium weiterhin von dieser Vorzugsvariante über-zeugt.</p> <p>Ergänzend folgt der Hinweis, dass der vor-handene 9 m hohe Erdwall nicht automatisch am effektivsten hinsichtlich des Lärmschut-zes sein muss. Lärmschutzmaßnahmen sind dann am effektivsten, wenn sie in unmittel-barer Nähe zur Lärmquelle realisiert werden. Dies ist nur mit einer Lärmschutzwand er-reichbar.</p>
<p>Der Lärmschutz wird im unmittelbaren Be-reich der Baumaßnahme betrachtet, ist dies zutreffend?</p> <p>Ein Autobahnanschluss stellt jedoch einen erheblichen baulichen Eingriff dar, und er wird an eine bestehende Straße angeschlos-sen. Greift hier nicht die Lärmvorsorge?</p>	<p>Dies wird bejaht.</p> <p>Die Lärmvorsorge greift im vorliegenden Fall. Es wird ohnehin ein Planfeststellungsverfahren mit Erörterungstermin, mit Einsprüchen, Stellungnahmen und Gegenstellungnahmen durchgeführt.</p>