

## Fragen aus dem Chat aus der Informationsveranstaltung zur B 31West Breisach – Gottenheim am 15.11.2021

Ergänzende Hinweise:

Die Fragen sind inhaltlich gegliedert in der Reihenfolge: Grundsätzliches, Landwirtschaft, Raumordnung+Städtebau, Umwelt, Grundwasser, Hochwasser, Verkehr, Kosten, Lärm, Straßenentwurf und Sonstiges

Einige Ihrer Fragen sind inhaltlich ähnlich, so dass es bei den Antworten teilweise zu Wiederholungen und inhaltlichen Überschneidungen kommen kann. Uns war wichtig, dass jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer sich mit seinen Fragen wieder findet.

Nr.	Frage	Antwort
	<b>Grundsätzliches</b>	
1	Sollte die Notwendigkeit dieser Straße nicht vor der eigentlichen Planung stattfinden?	<p>Die Prüfung der Erforderlichkeit des Weiterbaus der B 31 West erfolgte vor der Planung der Straße durch das Regierungspräsidium Freiburg im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes.</p> <p>Der Bund ist verantwortlich für Erhaltung und Ausbau der Bundesverkehrswege. Diese umfassen Bundesfernstraßen, das Schienennetz der Deutschen Bahn und Wasserstraßen. Grundlage für die Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist der Bundesverkehrswegeplan.</p> <p>Die B 31 Breisach-Gottenheim ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 im vordringlichen Bedarf hinterlegt. Der Bedarfsplan wird als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz vom Deutschen Bundestag verabschiedet und trat mit der 6. Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes am 30.12.2016 in Kraft.</p>
2	Wann wurde die Erforderlichkeit denn geprüft?	<p>Die Prüfung erfolgte im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes. Der Bundesverkehrswegeplan wurde durch das Bundesverkehrsministerium erstellt. Auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) kann die Methodik eingesehen werden. Unter <a href="http://www.bvwp2030.de">www.bvwp2030.de</a> können sämtliche Informationen zum Bundesverkehrswegeplan abgerufen werden.</p>
3	Ausreden helfen hier nicht weiter. Was tun Sie um dieses aus der Zeit gefallene Projekt zu verhindern?	<p>Die Bundesstraßen wie die B 31West baut das Land im Auftrag des Bundes. Dieser stellt die dafür notwendigen Gelder zur Verfügung. Damit bestimmt allein der Bund, welche Projekte beplant und verwirklicht werden. Nach Festlegung des Bedarfs in den Ausbaugesetzen des Bundes setzen die Länder den Planungsauftrag um. Auf das „Ob“ des Baus einer Straße haben die Länder keinen Einfluss.</p>

4	Ein Rechtsgutachten belegt, dass der Bundesverkehrswegeplan die EU-rechtlichen Vorgaben zur Strategischen Umweltprüfung nicht erfüllt. Wieso wird dann weiter geplant??	Diese Frage betrifft den Bundesverkehrswegeplan insgesamt und damit auch bundesweit alle darin enthaltenden Projekte. Inwieweit das angesprochene Gutachten hier zu einer Änderung führt, wird auf Bundesebene entschieden.
5	Das gesamte Konzept ist aus der Zeit gefallen. Auch wenn dies hier nicht Gegenstand der Diskussion ist: Wo kann man politisch noch einwirken, um das Projekt evtl. noch umzugestalten?	Über den grundsätzlichen Bedarf von Verkehrsinfrastrukturprojekten entscheidet der Bund im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung. Sämtliche Informationen zum Bundesverkehrswegeplan 2030, dessen Methodik und der erfolgten Öffentlichkeitsbeteiligung finden Sie unter: <a href="http://www.bvwp2030.de">www.bvwp2030.de</a>
6	Wann war der Beschluss des Bundestages für die B31 West und mit welchen Gründen wurde sie so getroffen? Die Prüfung der Varianten müsste die Erfüllung dieser Gründe ja beinhalten.	<p>"Der Bundesverkehrswegeplan ist die Grundlage der Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes für die nächsten 10 bis 15 Jahre. Als Regierungsprogramm wird er vom Bundeskabinett beschlossen und bildet die Basis für den Gesetzesentwurf der Bundesregierung zur Änderung der Ausbaugesetze für Straße und Schiene mit den dazugehörigen Bedarfsplänen.</p> <p>Zeitgleich mit dem BVWP 2030 wurden am 03.08.2016 vom Bundeskabinett die drei Entwürfe der Ausbaugesetze (inkl. der Bedarfspläne) für Schiene, Straße und erstmals auch für die Wasserstraße beschlossen, die auf dem BVWP aufbauen.</p> <p>Anschließend erfolgte das parlamentarische Verfahren zu den Ausbaugesetzen. Die Ausbaugesetze (Straße, Schiene und Wasserstraße) wurden am 02.12.16 im Bundestag beschlossen."</p> <p>Quelle: <a href="https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplanung-ausbaugesetze-und-nachgelagerte-planungsverfahren.html">https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplanung-ausbaugesetze-und-nachgelagerte-planungsverfahren.html</a>, 26.11.2021)</p>

7	Kommt jetzt nach der Bundestagswahl der Bundesverkehrswegeplan nicht erneut auf den Prüfstand?	<p>"Zur Verwirklichung der mittels der Ausbaugesetze beschlossenen Verkehrsprojekte stellt das BMVI Fünfjahrespläne auf.</p> <p>In diesen Investitionsrahmenplänen (IRP) werden verkehrsträgerübergreifend die Investitionsschwerpunkte für Erhalt und Aus- und Neubau festgelegt.</p> <p>Außerdem prüft das BMVI nach den Ausbaugesetzen im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) spätestens nach Ablauf von fünf Jahren, ob die Bedarfspläne an die Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind." (Quelle: <a href="https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Bundesverkehrswegeplan-2030/bundesverkehrswegeplan-2030.html">https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Bundesverkehrswegeplan-2030/bundesverkehrswegeplan-2030.html</a>, 26.11.2021)</p> <p>Aber auch im Rahmen einer Projektbearbeitung kommt jedes Projekt aus dem Bundesverkehrswegeplan durch verwaltungsinterne Regelungen zwangsläufig auf den Prüfstand. So müssen sowohl die (derzeitige) Vorplanung als auch die noch ausstehende, genauere Entwurfsplanung von Seiten des Bundes freigegeben werden. Auch bei relevanten Änderungen in späteren Bearbeitungsschritten (z. B. Planfeststellung, Ausführungsplanung) muss jeweils die Freigabe seitens des Bundes erfolgen.</p>
8	Sollte dann nicht die weitere Planung der B 31 West zunächst ausgesetzt werden, damit die Ressourcen des RP an anderen notwendigen Projekten eingesetzt werden, die tatsächlich umgesetzt werden müssen?	<p>Die B 31 Breisach-Gottenheim ist im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf enthalten und der Bedarf als Anlage zur 6. Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes festgestellt. Damit besteht für das Land ein Planungsauftrag.</p>

9	Warum wird die "alte B31" überhaupt nicht in die Bewertung einbezogen?	Die Aufgabenstellung durch den Bundesverkehrswegeplan ist eine durchgängige, direkte Bundesstraße von Breisach bis Freiburg. Der erste Teil davon zwischen Gottenheim und Freiburg ist bereits gebaut und unter Verkehr. Nun geht es noch um den Lückenschluss zwischen Breisach und Gottenheim. Diese Anfangs- und Endpunkte sind damit vorgegeben und so auch im Bundesverkehrswegeplan fixiert. In die Bewertung wird die bestehende (alte) B 31 einbezogen. Im Verkehrsgutachten ist im Prognosenullfall 2030 dargelegt, wie die Situation im Jahr 2030 ohne einen Neubau einer B 31 wäre, d. h. nur mit der B 31 (alt). Dies ist der Vergleichsfall für alle Varianten. Der Nichtbau ist aber keine Variante, weil er die Aufgabenstellung ("Schaffung einer direkten Verbindung zwischen Breisach und Freiburg" nicht erfüllt.
10	Wer gewichtet die Kriterien? Ich hätte eine andere Bewertung.	Die Gewichtung der Oberkriterien ist im Erläuterungsbericht (Unterlage 01 auf der RP-Homepage in Kapitel 4.1.1) dargelegt.
	<b>Landwirtschaft</b>	
11	Wie groß ist der tatsächliche Flächenabzug für die Landwirtschaft? Was passiert mit den Landwirten, deren Existenz durch den Flächenabzug bedroht ist?	Durch den Neubau der B 31 West ist von einem Flächenverbrauch für die Trasse in einer Größenordnung von rd. 50 Hektar auszugehen. Zusätzlich ist davon auszugehen, dass für naturschutzfachliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nochmals eine Fläche in ähnlicher Größenordnung in Anspruch genommen wird. Je nach Gestaltung von Ausgleichsmaßnahmen wird teilweise noch eine landwirtschaftliche Nutzung, wenn auch in veränderter Form, möglich sein. Ein Ausgleichskonzept liegt zum derzeitigen Planungsstand noch nicht vor und wird erst in der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) erarbeitet. Insofern kann auch noch nichts zu konkreten Auswirkungen für einzelne Landwirten gesagt werden. Grundsätzlich gilt jedoch, dass im Rahmen einer Flurbereinigung angestrebt wird, den Flächenverlust so zu verteilen, dass die beschriebene Fragestellung erst gar nicht entsteht.

12	Wie kann die Variante 7 bei der Landwirtschaft auf 2 liegen? Sie geht voll durch landwirtschaftliche Flächen	Alle Varianten gehen im Wesentlichen durch landwirtschaftliche Flächen. Alle Varianten haben große Auswirkungen auf die Landwirtschaft. Die Einstufung in die fünf Rangstufen von 1 (bester Rang) bis 5 (schlechtester Rang) bedeutet nur ein relativer Vergleich der Varianten untereinander für das Oberkriterium Landwirtschaft. Die Bewertung für die Landwirtschaft setzt sich zusammen aus den Teilkriterien Flächenverbrauch (Trasse), Flächenverbrauch (Kompensationsmaßnahmen), Bewirtschaftungerschwernisse, Beregnungsfähigkeit, Dauerkulturen und Saatmais. Diese Teilkriterien wurden ermittelt, bepunktet und gewichtet und ergaben in der Summe dann die jeweilige Rangstufe. Danach ist die Variante 7 beim Kriterium Landwirtschaft der zweiten Rangstufe zuzuordnen, siehe hierzu Kapitel 3.3.1.3 des Erläuterungsberichtes (Unterlage 1 auf der Homepage). Die Bewertung der Landwirtschaft wurde in enger Abstimmung mit der Landwirtschaftsbehörde vorgenommen.
	<b>Raumordnung und Städtebau</b>	
13	Raumordnung und Städtebau sollen nachrangig sein: Ist das der Grund, dass die Trasse so nah an Hochstetten sein darf?	Die Trassierung bei Hochstetten ergibt sich aus den Zwangspunkten Bauanfang bei Breisach, vorhandene Bebauung (Hochstetten und Einzelgehöft auf der Nordseite), die vorhandene Stromtrasse, den Härtlewald und den technischen Vorgaben, die bei einer Bundesstraße für eine Trassierung vorgegeben sind, z. B. Radiengröße. Das Oberkriterium Raumordnung und Städtebau ist ein nachrangiges Oberkriterium, weil alle Varianten die Ziele der Raumordnung grundsätzlich erfüllen und die Unterschiede zwischen den Varianten diesbezüglich gering sind. Für die Variantenauswahl, ob nördlich oder südlich (und damit an Hochstetten vorbei) des Härtlewaldes, ist es unbedeutend, ob das Oberkriterium Raumordnung und Städtebau vor- oder nachrangig ist. Die Vorteile einer südlichen Führung bei den vorrangigen Oberkriterien Landwirtschaft, Umwelt, Verkehr und Kosten sind so deutlich, dass selbst eine geänderte Gewichtung und/oder Rangstufe bei Raumordnung und Städtebau dies nicht zum Kippen bringen würde (vgl. hierzu die Tabelle 4-3 in Kap. 4.1.2 in der Unterlage 1 (Erläuterungsbericht) auf der Homepage). Im Übrigen verfügt jede Variante über Abschnitte, die nah an einer Bebauung vorbeiführen (siehe hierzu Tabelle 3-11 in Kapitel 3.3.1 im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 auf der Homepage).

	<b>Umwelt</b>	
14	<p>Mit dieser Straßenneuplanung findet eine Landschaftszerstörung im großen Stil statt. Wie passt dieser Straßenneubau mit dem zu verhindernden Klimawandel zusammen?</p>	<p>Straßenneubauten vor allem in diesem Umfang lassen sich leider nicht ohne erhebliche Eingriffe in Natur und Umwelt verwirklichen. Das Regierungspräsidium Freiburg hat keinen Einfluss auf das "Ob" des Weiterbaus der B 31 West.</p> <p>Der betroffene Raum zwischen Kaiserstuhl und Tuniberg ist im Hinblick auf die Natur von besonders hoher Bedeutung (Natura 2000-Gebiete, zwei internationale Wildtierkorridore, mehrere Wasserschutzgebiete etc.). Deshalb wurde der geplante 2. Bauabschnitt der B 31 West im Bundesverkehrswegeplan auch als Maßnahme mit besonderer Umweltrelevanz ausgewiesen. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) bestätigen diesen Sachverhalt. Es gibt in der gesamten Raumschaft keine konfliktarmen Korridore (vgl. hierzu die UVS-Raumwiderstandskarte, Karte 8 in der Unterlage 19.01.00 auf der RP-Homepage), durch die eine Variante hätte gelegt werden können. Deshalb sind alle 9 geprüften Varianten mit erheblich hohen und unvermeidbaren Eingriffen in Natur und Umwelt verbunden.</p>
15	<p>Wie ist dieses Projekt vereinbar mit der aktuell neu entwickelten Moorschutzstrategie?</p>	<p>Alle 9 Varianten müssen an die vorhandene Brücke bei Gottenheim anschließen. Deshalb gibt es zur Moordurchquerung leider keinerlei Alternativen. Die einzelnen Varianten unterscheiden sich zwar im Umfang ihrer Flächeninanspruchnahmen im Moorgebiet (z.B. greifen die beiden Tunibergrandvarianten Variante 5 und Variante 9 am wenigsten in die Moorflächen ein). Die Unterschiede relativieren sich allerdings, wenn man die Qualität der Moor-Flächen mitberücksichtigt (vgl. hierzu Kapitel 8.4 (S. 214ff.) der Umweltverträglichkeitsstudie, Unterlage 19.01.00 auf der RP-Homepage).</p>
16	<p>Noch Moorthema: Sind weitere Schäden durch Emissionen (Reifenabrieb, Abrieb Bremsbeläge) und Streugut in der Winterzeit zu erwarten?</p>	<p>Die betriebsbedingten Auswirkungen der Straße wurden in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS, Unterlagen 19.01.00 auf der RP-Homepage) berücksichtigt und werden in der weiteren Planungsphase, der Entwurfsplanung, im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) noch weiter vertieft. Aus vorliegenden Untersuchungen ist davon auszugehen, dass die verkehrsbedingten Schadstoffe sich vor allem in den unmittelbaren Seitenräumen von Straßen (Bankette und Böschungen) anreichern und darüber hinaus in größerer Entfernung zur Straße keine erheblichen Belastungen darstellen. Die relevanten Faktoren für die bereits vorhandenen Beeinträchtigungen des Moores sind vielmehr Entwässerungsmaßnahmen (Drainagen, Entwässerungsgräben), Bodenauftrag und der gesunkene Grundwasserspiegel.</p>

<p>17</p>	<p>Ist die Lage des Niedermoores und die Flächen, die diesem durch die Straße verloren gehen, aus den Plänen ersichtlich? Dazu habe ich in den verlinkten Seiten nichts gefunden.</p>	<p>Die Lage der Moor-Bereiche ist in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS, Unterlage 19.01.00 auf der RP-Homepage) in der Schutzgutkarte „Boden“ (Karte 4) sowie der Auswirkungskarte „Pflanzen/Schutzgebiete“ (Karte 10.1) ersichtlich. Eine tabellarische Zusammenstellung der durch die Varianten in Anspruch genommenen Moorflächen erfolgte im UVS-Text in Tabelle 65 (Moorflächen unabhängig ihrer Mächtigkeit) und Tabelle 73 (Moorflächen unter Berücksichtigung der Mächtigkeit des Moores). In Kapitel 8.4 (S. 214ff.) erfolgte eine vertiefte Betrachtung der Moor-Problematik für die drei in der Umweltverträglichkeitsstudie am besten bewerteten Varianten 5, 7 und 9.</p>
<p>18</p>	<p>Kann man nicht durch das Moorgebiet die neue Straße aufständern (?), d.h. auf Stelzen oder auf Pfeilern gebaut würde das Moorgebiet geschont.</p>	<p>Im Bereich des Moorgebiets verläuft die Bahnlinie Breisach-Freiburg, welche durch die B 31 gequert werden muss. Da die Bahnlinie im Bestand ca. 2 Metern über Gelände verläuft, bietet sich eine Unterquerung der Bahnlinie durch die B 31 an. Im anderen Fall müsste die B 31 in einer Höhe von knapp 10 Metern über das Gelände überführt werden (Höhe Bahnlinie + Lichtraumprofil der Bahn + Brückenkonstruktionshöhe). Das hätte entsprechend lange Dammstrecken und Eingriffe ins Landschaftsbild zur Folge. Die erforderlichen bautechnischen Eingriffe im Bereich des Straßenkörpers für dessen Gründung in das Moor sind bei Brückenkonstruktionen oder Unterführungen ähnlich.</p>
<p>19</p>	<p>Auf welche Weise sollen die Ausgleichsmaßnahmen stattfinden?</p>	<p>Innerhalb der bisher erfolgten Vorplanung bzw. der Umweltverträglichkeitsstudie wurden noch keine detaillierten Ausgleichsmaßnahmen ausgearbeitet. Dies erfolgt erst in der nächsten Planungsphase, der sogenannten Entwurfsplanung. Dort werden auf der Grundlage des Straßenentwurfs im sogenannten Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) die tatsächlichen Eingriffe genau ermittelt und die Ausgleichsmaßnahmen in Lage und Umfang festgelegt.</p>
<p>20</p>	<p>Wie groß ist der aktuell ermittelte Gesamtflächenverbrauch der Vorzugstrasse? Alleine die Trasse mit 12 km Länge und 28 m Breite ergibt 33,6 ha.  Wie viel Fläche wird zum einen durch die Straße selbst und</p>	<p>Der Gesamtflächenverbrauch allein für die Straße selbst wurde auf der Grundlage der Vorplanung für die Variante 7 mit 49,4 Hektar ermittelt (vgl. hierzu Tabelle 71 in Kapitel 6.3.2 (S. 171) der Umweltverträglichkeitsstudie, Unterlage 19.01.00 auf der RP-Homepage). In der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, werden die Flächenberechnungen weitergeführt, da der genaue Flächenbedarf (z.B. für das erforderliche Wegenetz, notwendige Nebenflächen z.B. für Regenrückhaltebecken etc.) erst in der Entwurfsplanung ermittelt werden kann. In der früheren Planung (2009/2010) wurden für die Ausgleichsflächen rd. 50 Hektar zusätzliche Flächen benötigt. Ob dieser Umfang an Ausgleichsflächen auch für</p>

	dann darüber hinaus für den naturschutzrechtlichen Ausgleich beansprucht?	die Variante 7 bei der jetzigen Straßenplanung erforderlich sein wird, ergibt sich erst in der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) im Rahmen der Erstellung des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP).
21	Der naturschutzrechtliche Ausgleich: wo ist geplant, hierfür Fläche zu beanspruchen, auf welchen Gemarkungen?	Innerhalb der Vorplanung bzw. der Umweltverträglichkeitsstudie werden noch keine detaillierten Ausgleichsmaßnahmen ausgearbeitet, dies erfolgt erst in der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung). Dort werden auf der Grundlage des Straßenentwurfs im sogenannten Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) die tatsächlichen Eingriffe genau ermittelt und die Ausgleichsmaßnahmen in Lage und Umfang festgelegt.
22	Der Straßenquerschnitt RQ 11 sieht neben den beiden Fahrbahnen zusätzlich einen 3 m und einen 6 m breiten Grünstreifen vor. Sind hier schon Fahrbahnerweiterungen vor gedacht?	Es sind keine Fahrbahnverbreiterungen vorgesehen. Aufgrund der erforderlichen Wildkatzenzäune sowie deren Unterhaltungswege wird es jedoch einen zusätzlichen Flächenbedarf entlang der Straße geben.
23	Welche und wie wurden Umweltaspekte bei der Variantenwahl berücksichtigt? z.B. CO <sub>2</sub> Ausstoß bei Nutzung der jeweiligen Variante, etc.?	Umweltaspekte wurden bei der Variantenauswahl im Rahmen des Oberkriteriums Umwelt berücksichtigt. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) wurden die Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Pflanzen/Tiere, Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kultur- und Sachgüter erfasst und bewertet. Hierzu gibt es methodische Anleitungen und Merkblätter etc. Die Umweltverträglichkeitsstudie, die zugehörigen Bestands- und Auswirkungskarten sowie alle faunistischen Gutachten sind auf der Projekt-Homepage des RP Freiburg eingestellt. Die Erstellung einer CO <sub>2</sub> Bilanz ist bislang nicht im Leistungsbild der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) enthalten und damit nicht Bestandteil der UVS.
24	Werden heutige Straßen renaturiert?	Variantenunabhängig kann ein Rückbau der heutigen B 31 zwischen dem Bauanfang bei Breisach und dem Ortsteil Hochstetten erfolgen. Ansonsten bleibt das vorhandene Landes- und Kreisstraßennetz im Wesentlichen erhalten, da die Ortschaften auch zukünftig über dieses Straßennetz erschlossen werden. Auf wenigen kurzen Abschnitten kann ein Rückbau zu einem Wirtschaftsweg erfolgen.

<p>25</p>	<p>Schachenwald und Zwölferholz getrennt? Was hat das mit Umwelt und Naturschutz zu tun?</p> <p>Ist zwischen Zwölferholz und Schachenwald eine Grünbrücke geplant?</p>	<p>Alle Varianten besitzen Zerschneidungswirkungen. Die Funktionsbeziehungen zwischen Schachenwald und Zwölferholz (dort verläuft auch ein internationaler Wildtierkorridor) werden im Rahmen der Planungen berücksichtigt, indem in diesem Bereich eine Grünbrücke vorgesehen ist. Die Querung des (gleichen) Wildtierkorridors im Bereich nördlich des Schachenwaldes durch die Nordvariante (Variante 1) wurde von allen Gutachtern als wesentlich größerer Eingriff betrachtet. V.a. würden bei den dortigen (breitgefächerten) Transferflügen der Fledermäuse trotz Grünbrücke noch wesentliche Resteingriffe verbleiben, die eine artenschutzrechtliche Ausnahme erforderlich machen würden.</p>
<p>26</p>	<p>Ist die Straße (teilweise) als Brückenbauwerk geplant, besonders im Hinblick auf Durchschneidung &amp; Flächenverbrauch, u.a. auch wegen des Moorschutzes und Wildtierkorridors (Stichwort auch hinsichtlich naturschutzfachlicher Ausgleich)?</p>	<p>In der Planung beschränken sich die Brückenbauwerke auf die Überführung des nachgeordneten Netzes und die vorgesehenen Landschaftsbrücken (Grün- und Heckenbrücken). Lediglich bei den Varianten 2 und 6 verlaufen entlang von Lebensräumen einer streng geschützten FFH-Art Anhang II (Gelbbauchunke) und benötigen zur Vermeidung von Zerschneidungswirkungen für diese Art eine aufgeständerte Strecke entlang des Schachenwaldes.</p>
<p>27</p>	<p>In dem Bereich wo die B31-West leider gebaut werden soll, befindet sich ein unter Denkmalschutz stehendes Gräberfeld, richtig? Es liegen dort noch unerforschte Grabhügel aus der Bronzezeit, bereits wissentlich vorhandene sind die vielen Gräber die zu „Lohbücke“ gehören. Wieso kann dann dort einfach eine Straße gebaut werden, wo Flächen unter Denkmalschutz stehen oder eventuell noch Gräber liegen die zum Kulturerbe gehören? Werden</p>	<p>Im Bereich der B 31 West finden sich eine Vielzahl von Objekten der Bau- und Denkmalpflege sowie archäologisch bedeutsame Objekte, wie z.B. Grabhügel und Grabfelder (vgl. hierzu Tabelle 35 in Kapitel 3.8.2 (S. 127) der Umweltverträglichkeitsstudie, Unterlage 19.01.00 auf der RP-Homepage). Dabei sind bei allen Varianten denkmalgeschützte Flächen betroffen (vgl. UVS-Karte 2 in vorgenannter Umweltverträglichkeitsstudie. Im Zuge der Erstellung der Umweltverträglichkeitsstudie wurden mehrere Abstimmungen mit dem Landesdenkmalamt durchgeführt. So erfolgte beispielsweise die Bewertung der denkmalgeschützten Flächen durch die Denkmalschutzbehörde selbst (vgl. hierzu Tabelle 35 in vorgenannter Umweltverträglichkeitsstudie). Deshalb werden vor Beginn der Bauarbeiten umfangreiche Sondierungs- und ggfs. Grabungsarbeiten durchgeführt. Diese Arbeiten werden vom Landesdenkmalamt begleitet, das über die jeweils erforderlichen Maßnahmen (Ausgrabungen, Dokumentation etc.) entscheiden wird.</p>

	<p>Voruntersuchungen gemacht?</p> <p>Falls es realisiert wird: Wie wird sichergestellt, dass die auf Ihringer und Merdinger Gemarkung befindlichen Bodendenkmäler weiterhin ungestört bleiben (u.a. Bronze- und eisenzeitliche Grabhügelgruppe Ihringen Richtung Breisach, mehrere Grabhügel im Bereich Ihringen Schachenwald / Merdingen).</p>	
28	<p>Zwischen Gottenheim und Wasenweiler ist ein Biber sesshaft geworden. Wird dessen Revier durch den Straßenbau beeinträchtigt oder obsolet?</p>	<p>Da die Bibervorkommen bekannt sind, wurde ein Sondergutachten zum Biber erstellt (vgl. hierzu Umweltverträglichkeitsstudie, Anlage 2. Unterlage 19_01 Anlage 2). Die Verfasserin des Gutachtens ist u.a. Biberbeauftragte des Landes Baden-Württemberg. Hinsichtlich möglicher Auswirkungen durch die Trassenvarianten sind vor allem die erforderlichen Gewässerquerungen (z.B. Riedkanal) relevant. Hier sind sowohl während der Bauzeit als auch im Hinblick auf die Ausgestaltung der Querungsbauwerke Vermeidungsmaßnahmen möglich und umzusetzen, sodass für den Biber keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten sind.</p>
	<p><b>Grundwasser</b></p>	
29	<p>Wie wird das Problem des Grundwassers bei der Variante 7 gelöst ?</p>	<p>Variantenunabhängig werden in den Wasserschutz-zonen bautechnische Maßnahmen getroffen, die den Grundwasserschutz auch mit der B 31 gewährleisten. Hierzu ist der Vorhabensträger –unabhängig davon welche Variante gewählt wird- verpflichtet. Die bautechnischen Vorgaben spiegeln sich in technischen Regelwerken wie z. B den "Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten" wider. Diese Regelwerke werden bei vielen Straßen, die in Bereichen von Wasserschutzgebieten liegen, angewendet. Bautechnische Maßnahmen sind beispielsweise das Sammeln und Reinigen des Straßenwassers.</p>

<b>Hochwasser</b>		
30	Wie kann man nach diesem Sommer die Betrachtung des Hochwassers und Grundwassers ausblenden?	Die Hochwasserproblematik wird nicht ausgeblendet. Unabhängig von der gewählten Variante, ist der Vorhabensträger verpflichtet, für entfallendes Retentionsvolumen vollen Ersatz an anderer Stelle zu schaffen. Dies ist bei allen Varianten technisch auch vergleichsweise leicht möglich. Deshalb spielt das Oberkriterium Hochwasser für die Variantenauswahl eine nachgeordnete Rolle siehe hierzu auch die Tabelle 4-2 in Kapitel 4.1.1 des Erläuterungsberichts (Unterlage 01 auf der Homepage). Für die gewählte Vorzugsvariante wird im Zuge der nun folgenden Entwurfsplanung nachzuweisen sein, dass sich die Hochwassersituation nicht verschlechtert.
31	Sind 100-Jährige Hochwasser noch das angebrachte Maß zur Beurteilung, wenn die Tendenz zur Starkregenereignisse zunehmen werden wegen des Klimawandels?	Das 100-jährige Hochwasser für die Betrachtung des zu ersetzenden Retentionsvolumen ist durch die Wasserbehörde vorgegeben. Die Hochwassersituation an sich wird sich durch den Straßenneubau nicht verändern, da der Vorhabensträger verpflichtet ist, entfallendes Retentionsvolumen 1:1 zu ersetzen. Die Festlegung bis zu welcher Jährlichkeit Ortschaften zu schützen sind, wird weder in diesem Vorhaben noch von der Straßenbauverwaltung bestimmt.
32	Zum Hochwasserschutz und dass dieser leicht zu bewältigen wäre, also damit Nachteile bei Variante 7 vernachlässigbar sind: es geht ja nicht nur um Retentionsausgleich. Vielmehr darf haben die gesetzlichen Regelungen zum Hochwasserschutz auch Schutzwirkung für Dritte. Der Abfluss darf nicht zum Nachteil eines anderen verändert werden. Wurde das mit betrachtet?	Die Tatsache, dass der Abfluss nicht zum Nachteil eines anderen verändert werden darf, gilt variantenunabhängig für das Vorhaben. Es wird im Zuge der folgenden Entwurfsplanung für die gewählte Vorzugsvariante nachzuweisen sein, dass die gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden.
<b>Verkehr</b>		
33	Wie sieht die Planung für Radfahrer und Fußgänger aus, wo	Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende können die B 31 an diversen Stellen queren. Einerseits im Zuge von querenden Landes- und Kreisstraßen, die die B 31 überqueren (vorhandene begleitende Geh- und

	sollen diese die B 31 überqueren, bzw. wo sind Überwege in Gündlingen und Hochstetten geplant?	Radwege werden mitüberführt) andererseits über diverse Wirtschaftswegbrücken. Sowohl nördlich von Gündlingen als auch von Hochstetten sind je 2 Wirtschaftswegbrücken vorgesehen. Die genauen Standorte dieser Wirtschaftswegbrücken können dem Lageplan 1 der Vorzugsvariante 7 (auf der Homepage Unterlage 05.07.01 Lageplan 1 Variante 7) entnommen werden.
34	Ich wohne in Gottenheim. Wenn der 2. Bauabschnitt mit Variante 7 durchgeführt werden sollte, wie komme ich vom Ort zu Fuß oder mit dem Rad raus, zum Anglerweiher oder nach Bötzingen?	Die Wegeführung nach Bötzingen wird gegenüber heute unverändert sein: östlich der Bahnlinie auf dem vorhandenen Wirtschaftsweg unter der Brücke am Ende des ersten Bauabschnitts hindurch. Von diesem vorhandenen Wirtschaftsweg aus wird es auch Anschlüsse in die Bereiche südlich und nördlich der B 31 geben. Ein konkretes Wegenetz für diesen Bereich liegt jedoch noch nicht vor, dieses wird erst im Zuge der folgenden Entwurfsplanung erstellt.
35	Mit welchem Verkehrsaufkommen wird für diese Vorzugstrasse im Jahr 2030 gerechnet?	Je nach Streckenabschnitt wird im Jahr 2030 mit einer Verkehrsmenge zwischen ca. 11.000 und 16.000 Kfz/24 h gerechnet (siehe hierzu Anlage 14.1 der Verkehrsuntersuchung (Unterlage 22.01 auf der Homepage)). Der Verkehrsuntersuchung können die Prognoseverkehrszahlen für jede Variante entnommen werden.
36	Mit welchem jährlichen Verkehrszuwachs wird bei der Vorzugstrasse gerechnet?	Infrastrukturprojekte werden für die Zukunft geplant und daher wird der Verkehr für einen Prognosehorizont ermittelt. Für das vorliegende Projekt ist der Prognosehorizont 2030. Alle relevanten Änderungen zur Erstellung der Verkehrsprognose 2030 sind in Kapitel 5 der Verkehrsuntersuchung (Unterlage 22.01 auf der Homepage) dargestellt, dazu zählen die allgemeine Mobilität und Motorisierung, die Entwicklung der Siedlungsstruktur und Veränderungen im Verkehrsangebot. Insgesamt wird nach dem Verkehrsgutachten bis zum Jahr 2030 von einer Zunahme der Fahrtenzahl von 8,9 % ausgegangen (siehe Kapitel 5.6 der Verkehrsuntersuchung).
37	Falls mit einer Verkehrsabnahme gerechnet wird, brauchen wir dann diese neue Straße überhaupt?	Nach dem Verkehrsgutachten im Kapitel 5.6 (Unterlage 22.01 auf der Homepage) wird von einer Zunahme ausgegangen. Die Lücke im Bundesstraßennetz besteht, unabhängig von eventuellen Verkehrsmengenänderungen.

38	Sind die Verkehrsprognosen aus dem Zeitalter vor dem Home-Office überhaupt noch aussagekräftig?	Ob und inwieweit möglicherweise vermehrtes Homeoffice dauerhaft Einfluss auf das Verkehrsgeschehen haben wird, wird sich erst in der Zukunft zeigen. Neben Homeoffice gibt es auch gegenläufige Entwicklungen wie z. B. verstärkte Nutzung des Individualverkehrs anstatt des ÖPNV wegen der Ansteckungsgefahr. So zeigen manche Dauerzählstellen inzwischen wieder Verkehrsmengen in ähnlicher Größenordnung wie vor der Pandemie, wie z. B. das im Internet abrufbare "Verkehrsbarometer 2021" der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zeigt. Die Verkehrsuntersuchung wird im weiteren Planungsprozess auf Plausibilität abgeprüft und bei relevanten Änderungen - unabhängig von der Ursache- aktualisiert.
39	Wie viel Verkehrsaufkommen wird von der jetzigen B 31 Bad Krozingen – Freiburg auf die geplante Vorzugstrasse verlagert? Kann man diese Straßenplanung Teil einer Neustrukturierung der Fernverkehrsflüsse in der Region nennen? Die alte B 31 Bad Krozingen – Freiburg soll ja auf eine Landstraße zurückgestuft werden.	Die neue B 31 wird die attraktivere (weil kürzere) Verbindung zwischen Breisach und Freiburg sein. Dies führt auch zu gewissen Verlagerungseffekten von der heutigen B 31 (Breisach - BAB A 5 Anschlussstelle Bad Krozingen) auf die neue B 31. Die Entlastungen der alten B 31 bei der Vorzugsvariante gegenüber dem Prognosenullfall (ohne B 31) variieren dabei je nach Streckenabschnitt zwischen 3.900 und 5.800 Kfz/24h. Siehe hierzu die Anlage 14.3 der Verkehrsuntersuchung (Unterlage 22.01 auf der Homepage) Für alle Varianten können die Entlastungen den Anlagen 8 - 16 der Verkehrsuntersuchung entnommen. Die Differenz zum Prognosenullfall ist jeweils die entsprechende Unteranlage XX.3 (08.3., 09.3, etc).
40	Kann das RP den Bau der neuen B 31 West mit einem LKW-Verbot koppeln? Wenn nein, warum nicht?	Der Neubau der B 31 ist ein Vorhaben der <u>Straßenbaubehörde</u> . Über verkehrsregelnde Maßnahmen wie ein LKW-Verbot entscheidet die zuständige <u>Straßenverkehrsbehörde</u> . Die Zuständigkeitsbereiche sind strikt getrennt. Daher hat die Straßenbauverwaltung keinen Einfluss auf verkehrsregelnde Maßnahmen. Innerhalb eines Planungsverfahrens und einer Planfeststellung wird über verkehrsregelnde Maßnahmen nicht entschieden. Durch den Neubau der B 31 wird es aber zwangsläufig zu Verkehrsverlagerungen von den Ortschaften heraus auf die neue B 31 geben, weil dies für viele Fahrbeziehungen eine attraktive Route sein wird. Dies ist ja auch mit ein Ziel und Zweck des Vorhabens. Somit wird die Situation in den Ortschaften, insbesondere was den Schwerlastverkehr angeht, eine andere sein. Der Wirtschaftsverkehr hat ein Interesse daran, zügig voranzukommen und wird Ortsdurchfahrten nach Möglichkeit meiden.

41	<p>Wurden bei der Planung bei Ein- und Ausfahrten auf die B31-West die Möglichkeiten für fließenden Verkehr durch z.B. Kreisverkehre berücksichtigt? Wenn wir heute die Aus- und Einfahrt in Bötzingen betrachten, dann ist es nicht verständlich, warum hier kein weiterer Kreisverkehr geplant und gebaut wurde. Gerade hier wäre es mehr als sinnvoll nochmals - im Zuge des Weiterbaus der B31 - nachzubessern, damit keine Megastau's auf der Bundesstraße entstehen.</p>	<p>Der Knotenpunkt der bestehenden B31 bei Gottenheim-West, über den auch Bötzingen angeschlossen ist, befindet sich außerhalb des Planungsbereiches. Die Planung beschränkt sich auf den Bereich zwischen Breisach und dem heutigen Bauende. Gleichwohl ist offensichtlich, dass bei einer durchgehenden B 31 von Breisach bis Freiburg auch die vorhandenen Knotenpunkte der bestehenden B 31 bei Gottenheim einer Überprüfung bedürfen. Dies wird notwendig sein, sobald ein Baurecht für die B 31 zwischen Breisach und Gottenheim vorliegt. Da der Neubau der 12 km langen Strecke mehrere Jahre dauern wird, ist da auch ausreichend Zeit vorhanden, um die Situation zu analysieren und diese punktuellen Maßnahmen zu planen und umzusetzen.</p>
42	<p>In Höhe Umkirch-Gewerbegebiet wird es zukünftig eine Ampel geben. Warum können die Kreuzungspunkte (zur Minderung des Flächenverbrauchs, anstelle großer Kreuzungsbauwerke) nicht auch im 2. BA Gottenheim-Breisach so gebaut werden?</p>	<p>Bei dem Anschluss in Umkirch handelt es sich um eine einseitige Anbindung. Solche Anbindungen werden nach gültigem Regelwerk über eine plangleiche, d. h. ohne Brücke, Einmündung angeschlossen, über die dann der ein- und abbiegende Verkehr auf die übergeordnete B 31 West geregelt wird. Baulich ausgestaltet wird dies entweder durch eine vorfahrtsregelte Einmündung oder bei größeren Verkehrsmengen über eine lichtsignalgeregelte Einmündung. Bei den Verknüpfungen mit der K 4930 (Ihringen-Merdingen) und der K 4929 (Wasenweiler-Merdingen) handelt es sich um kreuzende Straßen. Solche nachgeordneten Straßen werden nach Regelwerk mit einer Brücke überführt und über eine Verbindungsrampe an die B 31 West angeschlossen. Damit erhält man an der B 31 West wieder nur eine einseitige Einmündung, über die der ein- und abbiegende Verkehr auf die übergeordnete B 31 West geregelt wird. Durch die Überführung von kreuzenden, nachgeordneten Straßen mittels Brückenbauwerken hält man den kreuzenden Verkehr der nachgeordneten Straße vom B 31 West-Verkehr fern und der Verkehrsfluss auf der B 31 West wird nicht unnötig gehemmt. Dies ist im Übrigen auch im 1. Bauabschnitt der B 31 West</p>

		<p>zwischen Gottenheim und Freiburg so erfolgt: Die einseitigen Anbindungen der L 187 bei Gottenheim-Ost, der L 187 bei March-Buchheim und der Straße im Umkircher Gewerbegebiet sind als Einmündungen ausgebildet. Die kreuzenden Straßen L 115 (Gottenheim-Bötzingen) und L 116 (March-Umkirch) sind mittels Kreuzungsbauwerken überführt.</p>
43	<p>Die Bundesstraße führt sehr nahe an Hochstetten vorbei. Dabei haben die Anwohner bereits die "Alte B31" die direkt am Dorf vorbei führt. Warum ist es nicht möglich die "Neue B31" mit mehr Abstand an Hochstetten vorbei zu führen, zum Beispiel über die Ihringer Landstraße?</p>	<p>Die Trassierung bei Hochstetten ergibt sich aus den Zwangspunkten Bauanfang bei Breisach, vorhandene Bebauung (Hochstetten und Einzelgehöft auf der Nordseite), die vorhandene Stromtrasse, den Härtlewald und den Vorgaben, die bei einer Bundesstraße für eine Trassierung vorgegeben sind (z. B. Radiengröße). Eine Führung über die Ihringer Landstraße entspräche z. B. der Variante 3, die nördlich des Härtlewaldes vorbeiführt. Der fachübergreifende Variantenvergleich jedoch hat ergeben, dass die Vorteile einer südlichen Führung bei den vorrangigen Oberkriterien Landwirtschaft, Umwelt, Verkehr und Kosten sind so deutlich sind, dass eine Führung nördlich des Härtlewaldes abzuschichten ist. (vgl. hierzu die Tabelle 4-3 in Kapitel 4.1.2 im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) auf der Homepage).</p>
44	<p>Ist es denn wirklich sinnvoll Verkehr von der A5 (Breisach über Ausfahrt Bad Krozingen), auf die B31 über Anschluss Teningen - Eichstetten abzuziehen.</p>	<p>Die neue B 31 wird die attraktivere (weil kürzere) Verbindung zwischen Breisach und Freiburg sein. Dies führt auch zu gewissen Verlagerungseffekten von der heutigen B 31 (Breisach - BAB A 5 Anschlussstelle Bad Krozingen) auf die neue B 31. Die Entlastungen der alten B 31 bei der Vorzugsvariante gegenüber dem Prognosenullfall (ohne B 31) variieren dabei je nach Streckenabschnitt zwischen 3.900 und 5.800 Kfz/24h. Siehe hierzu die Anlage 14.3 der Verkehrsuntersuchung (Unterlage 22.01 auf der Homepage). Für alle Varianten können die Entlastungen den Anlagen 8 - 16 der Verkehrsuntersuchung entnommen. Die Differenz zum Prognosenullfall ist jeweils die entsprechende Unteranlage XX.3 (08.3., 09.3., etc).</p>
45	<p>Wird die Straße mautpflichtig?</p>	<p>Derzeit sind in Deutschland Bundesstraßen für LKW ab 7,5 Tonnen mautpflichtig. Wie die rechtliche Lage zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der B 31 sein wird, kann nicht gesagt werden.</p>

46	Die Stadt Freiburg möchte den Individualverkehr deutlich einschränken, dann braucht es andere Möglichkeiten, um zu den Arbeitsplätzen zu kommen. Da ändern sich die Annahmen zu dem zukünftigen Verkehrsaufkommen gravierend. Wie passt das mit der Straßenplanung zusammen?	Inwieweit sich in der Zukunft Entwicklungen ergeben, die relevante Änderungen im Verkehrsgeschehen bringen, wird sich zeigen. Im weiteren Planungsprozess wird die Verkehrsuntersuchung auf Plausibilität abgeprüft und bei relevanten Änderungen –unabhängig von der Ursache-aktualisiert.
47	Wie lange braucht man aus Ihringen um auf die B31 West zu kommen?	Die Entfernung vom Ortszentrum Ihringen bis zur B 31 West beträgt ca. 3 km. Es ist mit einer Fahrzeit von ca. 4 Minuten zu rechnen.
48	Kann die Eisenbahnstrasse, als Zubringerstrasse, in Ihringen den Verkehr aufnehmen? Auch da der Verkehr über die Bahn muss. Oder wird es einen Rückstau geben?	Für den Prognosenullfall 2030 (d. h. ohne B 31 West) wird für die Eisenbahnstraße in Ihringen eine Verkehrsmenge von 6.950 Kfz/24h prognostiziert. Für die Variante 7 wird für die Eisenbahnstraße in Ihringen eine Verkehrsmenge von 6.900 Kfz/24h prognostiziert. Die Verkehrsmenge im Jahr ändert sich praktisch also nicht mit und ohne B 31 West für den Bereich der Eisenbahnstraße. Die Zahlen für sämtliche Hauptstraßenabschnitte in Ihringen können der Verkehrsuntersuchung (Unterlage 22.01 auf der RP-Homepage) und dort der Anlage 19, die nach Ortschaften wie z. B. Ihringen gegliedert ist, entnommen werden. "P0" ist dabei der Prognosenullfall 2030, "P1", "P2", etc. enthalten die Zahlen für die Variante 1, 2 etc. im Jahr 2030

49	Wie könnte ein tragfähiges, ganzheitliches Verkehrskonzept aussehen, das alle Verkehrsteilnehmerinnen (Fußgänger, Radfahrer, Individualverkehr, Öffentlicher Nahverkehr und die Anliegen der Landwirtschaft gleichberechtigt berücksichtigt?	<p>Die Straßenbauverwaltung hat den Auftrag die B 31 West von Breisach nach Gottenheim zu planen. Eine Bundesstraße dient vorrangig dem motorisierten Individualverkehr, dabei insbesondere auch dem Wirtschaftsverkehr.</p> <p>Selbstverständlich werden im Zuge der Planung der B 31 West aber auch die Belange von Fußgängerinnen und Fußgängern, Radfahrenden, des ÖPNV und der Landwirtschaft berücksichtigt (z. B. Unterbrechung von Wegebeziehungen). Hierzu finden auch Abstimmungen mit verschiedenen Trägern (Gemeinden, Nahverkehrsverbänden, Interessensverbänden, Verkehrsbehörden, etc.) statt, um diese Aspekte in eine ganzheitliche Planung einfließen zu lassen.</p> <p>Unabhängig davon werden Projekte außerhalb der B 31 West vorangetrieben. Dabei liegt der kleinere Teil der genannten Wege in der Zuständigkeit des Bundes oder des Landes. So ist z. B. der Bund zuständig für Radwege an Bundesstraßen und das Land für Radwege an Landesstraßen. Dementsprechend ist der Landkreis zuständig für Radwege an Kreisstraßen. Die Gemeinden kümmern sich um Ihre Gemeindestraßen, Radwege entlang dieser Straßen, Gehwege und auch Wirtschaftswege. Der öffentliche Nahverkehr wiederum liegt in der Zuständigkeit verschiedener Aufgabenträger.</p> <p>Ein besonderes Augenmerk des Landes kommt daher der Förderung von Verkehrsprojekten anderer Straßenbaulast- und Verkehrsträger zu. Beim Regierungspräsidium Freiburg wurde mit dem Referat 45 "Regionales Mobilitätsmanagement" eigens ein Referat eingerichtet, welches sich unter anderem um Nachhaltige Mobilität sowie um das Förderwesen kümmert und zu den zahlreichen Förderprogrammen des Landes informiert, berät und die Projekte mit den Projektpartnern gemeinsam abwickelt.</p>
	<b>Kosten</b>	
50	Ist die zu erwartende Kostensteigerung in den 164 Mio berücksichtigt?	<p>In der gegenwärtigen Planungsphase, der sogenannten Vorplanung, ist lediglich eine grobe Kostenschätzung möglich. Diese ist auf der Grundlage der aktuellen Vorplanung für die Variante 7 erfolgt. Im Rahmen der nun folgenden Planungsphase, der sogenannten Entwurfsplanung, wird die Planung konkreter und es wird eine detailliertere Kostenberechnung erstellt.</p>

51	Die Variante 1 liegt bei den Kosten auf Rang 5, die Variante 7 auf 1. Wie kommt das zustande, obwohl die Variante 1 kürzer ist. Das ist ein nicht wirklich nachvollziehbares Zahlenwerk.	Die Kosten setzen sich für alle Varianten zusammen aus den Hauptgruppen Grunderwerb, Baustelleneinrichtung, Verkehrssicherung, Erdbau, Oberbau, Ingenieurbau, Landschaftsbau, Ausstattung und Sonstiges. Für jede Variante wurden die Kosten nach diesem Schema ermittelt. Die Herstellkosten können für jede Variante in der jeweiligen Kostenschätzung (AKVS-Variante X) nachvollzogen werden. Siehe hierzu die Unterlagen "13_0X_01 AKVS-Variante X " auf der RP-Homepage (X steht für die Variantenummer, Vorzugsvariante ist die Nr. 7). Die Streckenlänge ist nicht das allein entscheidende Merkmal für die Kosten. Aspekte wie Baugrund, erforderliche Anzahl an Bauwerken, Ausgleichsbedarf, etc. gehen ebenso mit ein. In der Summe ergibt sich dann für jede Variante ein Endbetrag.
52	Wo haben Sie die 24 Brückenbauwerke eingerechnet? Mit 160 Millionen haben Sie die Strecke schön gerechnet.	Die Kostenschätzung für jede Variante ist in den Unterlagen "13_0X_01 AKVS-Variante X " auf der RP-Homepage (X steht für die Variantenummer, Vorzugsvariante ist die Nr. 7) einsehbar. In der Hauptgruppe 6 Konstruktiver Ingenieurbau ist jedes der 24 Bauwerke einzeln aufgeführt und fließt damit in den Endbetrag ein.
	<b>Lärm</b>	
53	Wo finden sich die Begründungen für die Rangstufen? Der Lärm bei 1 soll mehr sein als bei 7. Hochstetten wird eingekesselt, wo ist der Lärm bei der Trasse 1 festgemacht?	Jede Variante wurde von Streckenanfang bis Streckenende bezüglich Lärm betrachtet. Für jede Variante wurde eine Lärmkennziffer ermittelt. Diese Lärmkennziffer spiegelt einerseits die Anzahl der Betroffenen wider andererseits zusätzlich das Maß über ein einheitlich festgelegtes Niveau (45 db(A) nachts), über dem die jeweils Betroffenen liegen. Anhand dieser für jede Variante ermittelte Lärmkennziffer wurden die Varianten auf die 5 Rangstufen verteilt. Je kleiner die Betroffenheiten, desto kleiner die Lärmkennziffer. Für die Variante 7 wurde eine Lärmkennziffer von 509 ermittelt, für die Variante 1 die größte Lärmkennziffer von 1.494 und damit die höchste Lärmkennziffer aller untersuchten Varianten. Der Lärmschwerpunkt der Variante 1 liegt bei Wasenweiler. Die Schalltechnische Untersuchung ist als Unterlage 21.03 auf der RP-Homepage einsehbar. In Kapitel 7 ist in der Zusammenfassung die Einteilung in die Rangstufen dargelegt. Auch alle vorangegangenen einzelnen Berechnungsschritte können der Schalltechnischen Untersuchung entnommen werden.

	<b>Straßenentwurf</b>	
54	<p>Ist denn, die von Gottenheim eingereichte Kleine Variante: von der Brücke aus auf der gleichen Seite der Bahn bis zum Bahnwärterhäuschen zu bleiben und hier mit einer Brücke über die Bahn zu gehen um an hier an die Varianten anzuschließen. Die Troglösung erscheint uns auf Grund der Grundwasserstände v.a. bei Starkregen problematisch. Im Ried steht das Wasser auf den Wiesen bis zu 30 cm hoch.</p>	<p>Nördlich der Bahn im Bereich von Gottenheim befindet sich ein FFH-Gebiet bzw. der Nötigwald.            Eine Inanspruchnahme von FFH-Gebieten kommt nicht in Betracht, da sich sofort die Frage nach zumutbaren Alternativen stellt. Und diese gibt es südlich der Bahnlinie ohne FFH-Gebiet reichlich.            Eine Inanspruchnahme von Waldflächen kommt nicht in Betracht, da sich im Wald artenschutzrechtliche Verbotstatbestände (z. B. Vögel, Fledermäuse) ergeben. Ausnahmen sind hier nicht zulässig, da es zumutbare alternative Varianten südlich der Bahnlinie außerhalb von Waldflächen gibt.            Da eine Straße nördlich der Bahnlinie nur durch das FFH-Gebiet oder durch den Nötigwald oder durch beides gehen kann, scheidet eine Linienführung nördlich der Bahnlinie aus.</p>
55	<p>Wurde denn, die von Gottenheim eingereichte Variante geprüft, von der Brücke aus bis zum Bahnwärter zunächst auf der gleichen Seite der Bahn zu bleiben und erst hier mittels einer Brücke die Bahn zu überqueren, da eine Troglösung auf Grund der hohen Grundwasserstände ( bei Regen sind die Riedwiesen komplett überflutet, siehe Februar 2021) problematisch erscheint.</p>	<p>Nördlich der Bahnlinie im Bereich von Gottenheim befindet sich ein FFH-Gebiet bzw. der Nötigwald.            Eine Inanspruchnahme von FFH-Gebieten kommt nicht in Betracht, da sich sofort die Frage nach zumutbaren Alternativen stellt. Und diese gibt es südlich der Bahnlinie ohne FFH-Gebiet reichlich.            Eine Inanspruchnahme von Waldflächen kommt nicht in Betracht, da sich im Wald artenschutzrechtliche Verbotstatbestände (z. B. Vögel, Fledermäuse) ergeben. Ausnahmen sind hier nicht zulässig, da es zumutbare alternative Varianten südlich der Bahnlinie außerhalb von Waldflächen gibt.            Da eine Straße nördlich der Bahnlinie nur durch das FFH-Gebiet oder durch den Nötigwald oder durch beides gehen kann, scheidet eine Linienführung nördlich der Bahnlinie aus.</p>
56	<p>Wie viele und welche Bauwerke braucht es neben der Straße selbst?</p>	<p>Für die Vorzugsvariante Nr. 7 sind zwei Grünbrücken, drei Straßenbrücken, sieben Wirtschaftswegbrücken, eine Bahnbrücke, ein Trogbauwerk und sechs Landschaftsbrücken vorgesehen. Die geplanten Standorte können auf den Lageplänen (Unterlage 05.07.01+02 auf der RP-Homepage) eingesehen werden.</p>

57	Gibt es eine Prognose zur Bauzeit?	Der Bau der B 31 West wird mehrere Jahre dauern. Genauere Angaben sind zum derzeitigen Zeitpunkt nicht möglich.
58	Wann soll denn generell mit dem Bau gestartet werden?	Derzeit befinden wir uns gegen Ende der Leistungsphase 2, der sogenannten Vorplanung, die mit der Entscheidung zur Vorzugsvariante endet. Zur Zeit wird im Rahmen der Vorplanung noch eine Anhörung der Träger öffentlicher Belange durchgeführt, die sodann auch noch ausgewertet werden muss. In der nächsten Leistungsphase, der sogenannten Entwurfsplanung, wird die Vorzugsvariante tiefer ausgearbeitet und weitere Gutachten (wie zum Beispiel das Lärmgutachten, der Landschaftspflegerische Begleitplan, die FFH-Verträglichkeitsprüfung und weitere Sondergutachten) erstellt. Auch diese Leistungsphase endet mit einem Abstimmungsprozess mit den Ministerien von Bund und Land. In der Leistungsphase 4, der sogenannten Genehmigungsplanung wird mittels eines Planfeststellungsverfahrens das Baurecht erlangt. Dieses ist Voraussetzung dafür, in den Leistungsphasen 5 und 6 die Ausführungsplanung zu erstellen und die Bauausführung vorzubereiten. In einem Projekt dieser Größenordnung ist davon ausgehen, dass jeder dieser aufgezeigten Bearbeitungsschritte mehrere Jahre dauert.
59	Kann die Straßenführung und Grünbrückenplanung zw. Schachenwald und Zwölferholz so geändert werden, dass zukünftig keine Straße (weder die B 31 West noch die K 4930) mehr den Wildtier-/Biotopverbundkorridor zerschneidet? - Das wäre ein naturschutzfachlicher Mehrwert bei gleichzeitigem Bau der Straße.	Ein wesentliches Merkmal der Vorzugsvariante 7 ist, dass sie den Schachenwald südlich umfährt. Damit liegt sie zwangsläufig zwischen Schachenwald und Zwölferholz. Um den Wildtierkorridor auch zukünftig zu gewährleisten, ist an dieser Stelle eine Grünbrücke geplant. Die K 4930 dient auch weiterhin als Verbindung zwischen Ihringen und Merdingen, diese wird durch die B 31 West ja nicht ersetzt. Außerdem hat die K 4930 zukünftig auch noch die Zubringerfunktion zur B 31 West. Ein Verzicht ist also nicht möglich.

60	Wie wurden die Variantenpaare zur Prüfung zusammengestellt, ausgelost?	Grundsätzlich ist es willkürlich, nach welcher Reihenfolge die Variantenpaare im fachübergreifenden Variantenvergleich zusammengestellt werden. Das Ergebnis ist zwangsläufig allerdings immer gleich. Für die Nachvollziehbarkeit der Variantenabschichtung wurde zunächst der westliche Planungsraum betrachtet und die Variantenpaare danach ausgerichtet. Dann folgte der östliche Planungsraum analog. Schließlich wurden die verbliebenen Varianten nördlich und südlich des Schachenwaldes verglichen. Final erfolgte der Vergleich der Varianten 7 und 8, die sich nur in einem kleinen Teilbereich unterscheiden.
61	Bei der Variante 7 gibt es keinen Anschluss an den Kaiserstuhl. War doch auch mal ein wichtiges Ziel! Warum dann eine Variante bei der dies nicht möglich ist?	Vogtsburg und der westliche Kaiserstuhl sind zum einen indirekt über die L 115 über Bötzingen und zum anderen über die L 104 von Breisach her an die B 31 angeschlossen. Dies ist in allen Varianten der Fall. Zusätzlich ist bei den Varianten 1-5 ein Anschluss über die L 114 am sog. Winkler Berg enthalten. Bei den Varianten 6-9 gibt es den letztgenannten Anschluss nicht, weil die Trassenführung der B 31 West hier viel weiter südlich verläuft. Die B 31 West hat zum Ziel, dass eine zügige Straßenverbindung zwischen dem Mittelzentrum Breisach und dem Oberzentrum Freiburg geschaffen wird und gleichzeitig das nachgeordnete Straßennetz und die Ortsdurchfahrten möglichst gut entlastet werden (siehe hierzu auch die verkehrliche Beurteilung in Kapitel 9 der Verkehrsuntersuchung, Unterlage 22.01 auf der RP-Homepage). Die Variante 7 schneidet dabei als eine der besten auf der ersten Rangstufe ab. Die Anbindung des westlichen Kaiserstuhls ist über die Verknüpfung der B 31 mit der L 104 bei Breisach gegeben.
62	Gibt es kreuzungsfreie Bauwerke oder gefährliche Einmündungen?	Für die Anschlüsse der K 4930 (Ihringen-Merdingen) und der K 4929 (Wasenweiler-Merdingen) an die B 31 werden teilplangleiche Knoten vorgesehen. D. h. die Kreisstraße wird jeweils mittels Bauwerk überführt und mit einer Verbindungsrampe an die B 31 angeschlossen. Der Rampenanschluss an die B 31 wird dabei mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet, der Rampenanschluss an die Kreisstraße ist jeweils vorfahrtsgeregelt vorgesehen. Die Leistungsfähigkeit wurde für alle geplanten Knotenpunkt untersucht und nachgewiesen (siehe hierzu Kapitel 5 der Leistungsfähigkeitsuntersuchung, Unterlage 22.02 auf der RP-Homepage).

63	<p>Werden die Anschlüsse der Verbindungsstraßen kreuzungsfrei hergestellt - analog zur Anbindung der L 116 (Umkirch/Hugstetten) oder baut man gefährliche Einmündungen mit entsprechenden Unfällen wie bei der Einmündung Gansacker oder vergangene Woche an der Einmündung L 187 mit Schwerstverletzten?</p>	<p>Für die Anschlüsse der K 4930 (Ihringen-Merdingen) und der K 4929 (Wasenweiler-Merdingen) an die B 31 West werden teilplangleiche Knoten vorgesehen. D. h. die Kreisstraße wird jeweils mittels Bauwerk überführt und mit einer Verbindungsrampe an die B 31 West angeschlossen. Der Rampenanschluss an die B 31 West wird dabei mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet, der Rampenanschluss an die Kreisstraße ist jeweils vorfahrts geregelt vorgesehen.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit wurde für alle geplanten Knotenpunkt untersucht und nachgewiesen (vgl. hierzu Kapitel 5 der Leistungsfähigkeitsuntersuchung, Unterlage 22.02 auf der RP-Homepage).</p>
64	<p>Sind bei den Auf-und Abfahrten K4929, K4930 und L134 Kreisverkehre vorgesehen bzw. geplant ?</p>	<p>Die Trassierung der Strecke sowie die Form der Knotenpunkte wird durch die Verbindungsfunktion der Straße bestimmt. Die B 31 West hat eine überregionale Verbindungsfunktion (Entwurfsklasse 2). Damit sollen Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Straßennetz vorzugsweise als teilplangleiche Knotenpunkte ausgebildet werden. D. h., dass jeweils die nachgeordnete Straße mit einer Brücke über die B 31 West geführt wird und mit einer Verbindungsrampe an die B 31 West angeschlossen wird. Die Einmündung der Verbindungsrampe in die B 31 West wird dabei mit einer Lichtsignalanlage ausgebildet, die Einmündung der Verbindungsrampe in die nachgeordnete Straße wird mit Verkehrszeichen vorfahrts geregelt. Über die Lichtsignalanlagen kann der unterschiedlichen Verkehrsbedeutung und Verkehrsstärke der miteinander verknüpften Straßen durch unterschiedlich lange Grünphasen Rechnung getragen werden und ermöglicht damit eine insgesamt höhere mittlere Reisegeschwindigkeit auf der gesamten Strecke der B 31 West. Die Durchfahrt durch einen Kreisverkehr bedeutet für jeden Verkehrsteilnehmer im Zuge der B 31 West ein Abbremsen und es sind alle verknüpften Straßenäste gleichrangig behandelt, indem der Verkehr im Kreis immer Vorfahrt hat. Dies widerspricht der Verbindungsfunktion der B 31, die ein zügiges Vorankommen ermöglichen soll. Aus diesem Grund werden Kreisverkehre nach den aktuell gültigen Richtlinien grundsätzlich nur bei Straßen mit regionaler Verbindungsfunktion (Entwurfsklasse 3 3) vorgesehen.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit wurde für alle geplanten Knotenpunkte untersucht und nachgewiesen. Siehe hierzu</p>

		<p>das Kapitel 5 der Leistungsfähigkeitsuntersuchung (Unterlage 22.02 auf der RP-Homepage). Bei der L 134 (Ihringen-Gündlingen) ist in der gegenwärtigen Vorplanung kein Anschluss an die B 31 West vorgesehen. Die L 134 wird hier überführt.</p>
--	--	--

65	Dann die Frage, sind Kreisverkehre an den Auffahrten geplant?	<p>Die Trassierung der Strecke sowie die Form der Knotenpunkte wird durch die Verbindungsfunktion der Straße bestimmt. Die B31 West hat eine überregionale Verbindungsfunktion (Entwurfsklasse 2). Damit sollen Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Straßennetz vorzugsweise als teilplangleiche Knotenpunkte ausgebildet werden. D. h., dass jeweils die nachgeordnete Straße mit einer Brücke über die B 31 geführt wird und mit einer Verbindungsrampe an die B 31 angeschlossen wird. Die Einmündung der Verbindungsrampe in die B 31 wird dabei mit einer Lichtsignalanlage ausgebildet, die Einmündung der Verbindungsrampe in die nachgeordnete Straße wird mit Verkehrszeichen vorfahrts geregelt. Über die Lichtsignalanlagen kann der unterschiedlichen Verkehrsbedeutung und Verkehrsstärke der miteinander verknüpften Straßen durch unterschiedlich lange Grünphasen Rechnung getragen werden und ermöglicht damit eine insgesamt höhere mittlere Reisegeschwindigkeit auf der gesamten Strecke der B 31. Die Durchfahrt durch einen Kreisverkehr bedeutet für jeden Verkehrsteilnehmer im Zuge der B 31 ein Abbremsen und es sind alle verknüpften Straßenäste gleichrangig behandelt, indem der Verkehr im Kreis immer Vorfahrt hat. Dies widerspricht der Verbindungsfunktion der B 31, die ein zügiges Vorankommen ermöglichen soll. Aus diesem Grund werden Kreisverkehre nach den aktuell gültigen Richtlinien grundsätzlich nur bei Straßen mit regionaler Verbindungsfunktion (Entwurfsklasse 3) vorgesehen. Die Leistungsfähigkeit wurde für alle geplanten Knotenpunkte untersucht und nachgewiesen. Siehe hierzu das Kapitel 5 der Leistungsfähigkeitsuntersuchung (Unterlage 22.02 auf der Homepage).</p>
----	---	---

66	Sind Kreisverkehre an den Ausfahrten geplant?	<p>Die Trassierung der Strecke sowie die Form der Knotenpunkte wird durch die Verbindungsfunktion der Straße bestimmt. Die B31 West hat eine überregionale Verbindungsfunktion (Entwurfsklasse 2). Damit sollen Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Straßennetz vorzugsweise als teilplangleiche Knotenpunkte ausgebildet werden. D. h., dass jeweils die nachgeordnete Straße mit einer Brücke über die B 31 geführt wird und mit einer Verbindungsrampe an die B 31 angeschlossen wird. Die Einmündung der Verbindungsrampe in die B 31 wird dabei mit einer Lichtsignalanlage ausgebildet, die Einmündung der Verbindungsrampe in die nachgeordnete Straße wird mit Verkehrszeichen vorfahrts geregelt. Über die Lichtsignalanlagen kann der unterschiedlichen Verkehrsbedeutung und Verkehrsstärke der miteinander verknüpften Straßen durch unterschiedlich lange Grünphasen Rechnung getragen werden und ermöglicht damit eine insgesamt höhere mittlere Reisegeschwindigkeit auf der gesamten Strecke der B 31. Die Durchfahrt durch einen Kreisverkehr bedeutet für jeden Verkehrsteilnehmer im Zuge der B 31 ein Abbremsen und es sind alle verknüpften Straßenäste gleichrangig behandelt, indem der Verkehr im Kreis immer Vorfahrt hat. Dies widerspricht der Verbindungsfunktion der B 31, die ein zügiges Vorankommen ermöglichen soll. Aus diesem Grund werden Kreisverkehre nach den aktuell gültigen Richtlinien grundsätzlich nur bei Straßen mit regionaler Verbindungsfunktion (Entwurfsklasse 3) vorgesehen. Die Leistungsfähigkeit wurde für alle geplanten Knotenpunkte untersucht und nachgewiesen (siehe hierzu Kapitel 5 der Leistungsuntersuchung, Unterlage 22.02 auf der RP-Homepage).</p> <p>Bei der L 134 (Ihringen-Gündlingen) ist in der Vorplanung kein Anschluss an die B 31 vorhanden. Die L 134 wird hier überführt.</p>
----	---	--

67	Habe ich richtig verstanden das auf der B31 West ausschließlich Ampeln geplant sind? Ampeln auf einer Bundesstraße auf der der Verkehr flüssig fließen soll?	Die Trassierung der Strecke sowie die Form der Knotenpunkte wird durch die Verbindungsfunktion der Straße bestimmt. Die B31 West hat eine überregionale Verbindungsfunktion (Entwurfsklasse 2). Damit sollen Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Straßennetz vorzugsweise als teilplangleiche Knotenpunkte ausgebildet werden. D. h., dass jeweils die nachgeordnete Straße mit einer Brücke über die B 31 geführt wird und mit einer Verbindungsrampe an die B 31 angeschlossen wird. Die Einmündung der Verbindungsrampe in die B 31 wird dabei mit einer Lichtsignalanlage ausgebildet, die Einmündung der Verbindungsrampe in die nachgeordnete Straße wird mit Verkehrszeichen vorfahrts geregelt. Über die Lichtsignalanlagen kann der unterschiedlichen Verkehrsbedeutung und Verkehrsstärke der miteinander verknüpften Straßen durch unterschiedlich lange Grünphasen Rechnung getragen werden und ermöglicht damit eine insgesamt höhere mittlere Reisegeschwindigkeit auf der gesamten Strecke der B 31. Die Leistungsfähigkeit wurde für alle geplanten Knotenpunkt untersucht und nachgewiesen. Siehe hierzu das Kapitel 5 der Leistungsfähigkeitsuntersuchung (Unterlage 22.02 auf der Homepage).
68	Wieso plant man in Breisach einen Kreisverkehr, statt einem deutlich leistungsfähigerem kreuzungsfreien Bauwerk, verzichtet aber zeitgleich in Umkirch darauf?	Beim Knotenpunkt bei Breisach bestehen starke Übereckbeziehungen West-Süd und Nord-Ost. Da kann ein Kreisverkehr auch Vorteile bieten. Die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs wurde mit positivem Ergebnis geprüft (Siehe hierzu Kapitel 5 der Leistungsfähigkeitsuntersuchung, Unterlage 22.02 auf der RP-Homepage).

69	<p>Aktuell gibt es jetzt schon regelmäßige Staus im Berufsverkehr auf der jetzigen B31 in Höhe von Umkirch. Inwieweit macht es vor diesem Hintergrund Sinn noch zusätzlichen Verkehr zu generieren und Verkehr von der jetzigen B31 zu verlagern ?</p>	<p>Die Einmündung "Am Gansacker" bei Umkirch ist nicht mehr ausreichend leistungsfähig, weshalb dieser Knotenpunkt aktuell umgeplant wird. Für die Umgestaltung des Knotenpunktes wurden die prognostizierten Verkehrszahlen mit Berücksichtigung des zweiten Bauabschnitts der B31 zugrunde gelegt, damit auch perspektivisch die Leistungsfähigkeit gegeben ist.</p>
70	<p>Die Variante 1 galt doch immer als kürzeste Strecke, womit sehr viele positive Punkte einhergehen. Wieso kann dann die Variante 7 in vielen Punkten so viel besser sein ? Danke</p>	<p>Die kürzeste Variante ist die Variante Nr. 8 mit 11,85 km, die Variante 1 ist 11,92 km lang, die Variante 7 liegt an 3. Stelle mit 12,16 km. Die Streckenlänge wirkt sich auf diverse Oberkriterien aus, ist aber nie das alleinige Merkmal. Es gibt immer zahlreiche Unterkriterien für die Oberkriterien, so dass für die Gesamtbeurteilung eines Oberkriteriums die Streckenlänge nicht entscheidend sein muss. Im Übrigen sind die Längenunterschiede der 3 vorgenannten Varianten überschaubar.</p> <p>Bei der Gesamtbetrachtung der Varianten 1 und 7 liegen die Varianten 1 und 7 beim Oberkriterium Verkehr gleichauf auf der besten Rangstufe, bei den Oberkriterien Raumordnung und Städtebau, Grundwasserschutz, Straßenentwurf, Umwelt, Lärm und Kosten liegt die Variante 7 teilweise deutlich vorne. Die Variante 1 hat Vorteile bei der Landwirtschaft und beim Hochwasserschutz. Diese Vorteile der Variante 1 können die deutlichen Nachteile der Variante 1 bei den anderen Oberkriterien jedoch nicht aufwiegen. Daher ist die Variante 7 gegenüber der Variante 1 die bessere Variante. Der fachübergreifende Variantenvergleich zwischen den Varianten 1 und 7 kann in Kapitel 4.1.4 des Erläuterungsberichts (Unterlage 01 auf der RP-Homepage) nachvollzogen werden.</p>

71	<p>Ich verstehe nicht einmal im Ansatz, warum Variante 1 verworfen wurde. Der Einzige Unterschied zu Variante 7 und 8 ist die Nähe zu Ihringen statt zu Hochstetten und Gündlingen.</p>	<p>Bei der Gesamtbetrachtung der Varianten 1 und 7 liegen die Varianten 1 und 7 beim Oberkriterium Verkehr gleichauf auf der besten Rangstufe, bei den Oberkriterien Raumordnung+Städtebau, Grundwasserschutz, Straßenentwurf, Umwelt, Lärm und Kosten liegt die Variante 7 teilweise deutlich vorne. Die Variante 1 hat Vorteile bei der Landwirtschaft und beim Hochwasserschutz. Diese Vorteile der Variante 1 können die deutlichen Nachteile der Variante 1 bei den anderen Oberkriterien jedoch nicht aufwiegen. Daher ist die Variante 7 gegenüber der Variante 1 die bessere Variante. Der fachübergreifende Variantenvergleich zwischen den Varianten 1 und 7 kann im Kapitel 4.1.4 des Erläuterungsbericht (Unterlage 01 auf der RP-Homepage) nachvollzogen werden.</p>
72	<p>Ich habe noch nicht verstanden warum die B31 nicht näher bei Ihringen verläuft. Da diese vorherigen Variante dies doch als die beste angesehen wurde. Auch mit den von Herr Dörr vorgestellten Untersuchungsverfahren.</p>	<p>Bei der Gesamtbetrachtung der Varianten 1 und 7 liegen die Varianten 1 und 7 beim Oberkriterium Verkehr gleichauf auf der besten Rangstufe, bei den Oberkriterien Raumordnung+Städtebau, Grundwasserschutz, Straßenentwurf, Umwelt, Lärm und Kosten liegt die Variante 7 teilweise deutlich vorne. Die Variante 1 hat Vorteile bei der Landwirtschaft und beim Hochwasserschutz. Diese Vorteile der Variante 1 können die deutlichen Nachteile der Variante 1 bei den anderen Oberkriterien jedoch nicht aufwiegen. Daher ist die Variante 7 gegenüber der Variante 1 die bessere Variante. Der fachübergreifende Variantenvergleich zwischen den Varianten 1 und 7 kann im Kapitel 4.1.4 des Erläuterungsbericht (Unterlage 01 auf der RP-Homepage) nachvollzogen werden.</p>
73	<p>Zur Anbindung der B31-West an die L105: Wie ist diese Anbindung geplant, damit der Verkehr an den westlichen Kaiserstuhl oder Richtung Autobahn A5 flüssig läuft?</p>	<p>Die L 105 verläuft von Kenzingen in Richtung Burkheim, ist also außerhalb des Planungsbereiches der B 31West. Es wird davon ausgegangen, dass die L 104 östlich von Breisach gemeint ist. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes der L 104 mit der B 31 östlich von Breisach wurde mit positivem Ergebnis geprüft. Siehe hierzu das Kapitel 5 der Leistungsfähigkeitsuntersuchung (Unterlage 22.02 auf der RP-Homepage),</p>
	<p><b>Sonstiges</b></p>	
74	<p>Wann gibt es eine öffentliche Veranstaltung für alle?</p>	<p>Dem Regierungspräsidium Freiburg ist Transparenz im Planungsprozess sehr wichtig und der unmittelbare Austausch mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort ist für uns stets sehr wertvoll. Deshalb möchten wir in Präsenz vor Ort kommen, sobald es die Pandemielage wieder zulässt.</p>

75	Wie wollen Sie die Klimaziele, die vorgegeben sind, einhalten?	Über grundsätzliche Klimaziele und deren Umsetzung wird im politischen Prozess entschieden. Für die Einhaltung dieser Ziele werden Neufassungen sowie Änderungen von Gesetzen auf Bundes- und Landesebene erforderlich werden. Im Rahmen der Projektbearbeitung wird die Planung bis zum Baurecht fortlaufend an die neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen angepasst. Perspektivisch werden damit auch neue Klimaziele in die Planung Eingang finden.
76	Obwohl es explizit ausgeschlossen wurde, ist aus meiner Sicht ist "ob" weiterhin das Hauptthema: EU Green Deal? End-to-End Umwelt-Impaktanalyse? kein Geld für Zugwaegen aber doch für noch mehr Straßen und Versiegelung vom Moorgebiet? Wo wird das dann diskutiert? Wo sind die Antworten? Danke.	Über grundsätzliche Klimaziele und deren Umsetzung wird im politischen Prozess entschieden. Für die Einhaltung dieser Ziele werden Neufassungen sowie Änderungen von Gesetzen auf Bundes- und Landesebene erforderlich werden. Im Rahmen der Projektbearbeitung wird die Planung bis zum Baurecht fortlaufend an die neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen angepasst. Perspektivisch werden damit auch neue Klimaziele in die Planung Eingang finden.
77	Dieses Projekt wird wie andere neue Straßenprojekte mehr Verkehr nach sich ziehen. Von dem Landschaftsverbrauch und Zerstörung intakter Natur ganz zu schweigen. Aktuell wird weltweit nach Lösungen gesucht, um die Erderwärmung weniger schnell steigen zu lassen. Wann und wo beginnt die Umsetzung?	Über grundsätzliche Klimaziele und deren Umsetzung wird im politischen Prozess entschieden. Für die Einhaltung dieser Ziele werden Neufassungen sowie Änderungen von Gesetzen auf Bundes- und Landesebene erforderlich werden. Im Rahmen der Projektbearbeitung wird die Planung bis zum Baurecht fortlaufend an die neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen angepasst werden. Perspektivisch werden damit auch neue Klimaziele in die Planung Eingang finden. Über den grundsätzlichen Bedarf entscheidet der Bund im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung.

78	Wäre es nicht sinniger, das Desaster Breisgau S-Bahn so auszubauen das man sie verlässlich nutzen kann, statt eine an sich unnötige weitere Straße zu bauen, durch die es zu weiteren unnötigen Versiegelungen und Änderungen der Landschaft (unter anderem seltener werdende Mooren zwischen Wasenweiler/lhringen) kommt.	Das Regierungspräsidium Freiburg ist nicht Aufgabenträger für die Schieneninfrastruktur und kann daher darüber nicht entscheiden. Als zuständige ausführende Behörde hat das Regierungspräsidium Freiburg die Planung der B 31West umzusetzen und kann nicht über das „Ob“ entscheiden.
79	Wäre das mit einer konsequenten SBahn-Anbindung die den Namen verdient nicht einfacher zu erreichen?	Das Regierungspräsidium ist nicht Aufgabenträger für Schieneninfrastruktur und kann daher darüber nicht entscheiden. Als zuständige ausführende Behörde hat das Regierungspräsidium die Planung der B 31West umzusetzen und kann nicht über das „Ob“ entscheiden. Eine S-Bahn kann im Übrigen Straßeninfrastruktur nicht ersetzen, insbesondere nicht für den Schwerverkehr.
80	Wie haben die Gemeinden die Möglichkeit, sich zur Variantenauswahl zu äußern?	Es besteht für jeden die Möglichkeit, sich über die E-Mail-Adresse b31west@rpf.bwl.de bis zum Jahresende 2021 zur vorliegenden Vorplanung zu äußern oder auch Hinweise zu geben, die bei der weiteren Ausarbeitung der Vorzugsvariante aus Ihrer Sicht relevant sind. Die Gemeinden sowie die Träger Öffentlicher Belange wurden unabhängig davon bereits Ende Oktober per E-Mail angeschrieben und Ihnen diese Möglichkeit eröffnet.
81	Ist es noch möglich seine Meinung/Wünsche/Anregungen weiterzugeben um die Planung zu beeinflussen , wenn ja wo?	Es besteht für jeden die Möglichkeit, sich über die E-Mail-Adresse b31west@rpf.bwl.de bis zum Jahresende 2021 zur vorliegenden Vorplanung zu äußern oder auch Hinweise zu geben, die bei der weiteren Ausarbeitung der Vorzugsvariante aus Ihrer Sicht relevant sind.

82	Die Gewichtung der Oberkriterien wurde nicht mehr mit den Fachbehörden abgestimmt! Wie ist die Gewichtung erfolgt?	<p>Die 'straßenfremden' Oberkriterien Raumordnung+Städtebau, Landwirtschaft, Umwelt, Grundwasser, Hochwasser und Forst wurden mit den jeweiligen Fachbehörden abgestimmt. Sowohl was die Unterkriterien betrifft als auch die finale Einteilung auf die 5 Rangstufen.</p> <p>Ein fachübergreifender Variantenvergleich wird durch den Vorhabensträger vorgenommen. Dazu gehört auch die Gewichtung aller Oberkriterien untereinander. Die Gewichtung der Oberkriterien und die Gründe hierfür können Kapitel 4.1.1 des Erläuterungsberichts (Unterlage 01 auf der RP-Homepage) entnommen werden.</p> <p>Unabhängig von der Gewichtung der Oberkriterien ist bereits ohne Gewichtung anhand der Tabelle 4-1 in Kapitel 4.1 des Erläuterungsberichtes (Unterlage 01 auf der RP-Homepage) ersichtlich, welche Varianten vorne liegen könnten und welche nicht. Die Varianten, die im fachübergreifenden Vergleich am Schluss vorne liegen, fallen in der Tabelle bereits durch kleine Zahlen (=gute Rangstufen) auf.</p>
83	Gibt es Möglichkeiten das Projekt zu beschleunigen, bei zeitgleichem Risiko von Finanzen falls eine Realisierung (weshalb auch immer) nicht erfolgt?	<p>Das Projekt wird mit sehr viel Aufwand betrieben. Das Vorhaben ist sehr komplex und vielschichtig.</p> <p>Selbstverständlich berücksichtigen wir dabei alle fachlichen und rechtlichen Vorgaben und haben den Anspruch alle betroffenen Akteure sowie die Bürgerinnen und Bürger mitzunehmen und transparent zu informieren. Für die Bearbeitung und die unentbehrlichen Abstimmungs- und Informationsprozesse wird entsprechend Zeit benötigt. Wir versichern Ihnen, dass wir die Planung im Rahmen des Möglichen voranbringen.</p>
84	Was schließt das RP aus der Tatsache, dass es vor 10 Jahren die Variante 1 am besten fand, jetzt aber die Variante 7? Wäre es vielleicht in 5 Jahren die Variante 4711? Genauer: Woran liegt die Änderung? An geänderten Verhältnissen kann es kaum liegen.	<p>Im Jahr 2015, als wir das Projekt wiederaufgenommen haben mussten zahlreiche Untersuchungen und Gutachten erneuert werden. Der Grund dafür war, dass sich gegenüber der letzten Offenlage von 2010 (mit vielen Planungsgrundlagen aus dem Jahr 2005) eine Vielzahl von Rahmenbedingungen grundsätzlich geändert hatten.</p> <p>Neben vollständig neuen Richtlinien für den Straßenentwurf waren beispielsweise neue Wasserschutzgebiete ausgewiesen worden, es gab einen Generalwildwegeplan, ein neues Landesnaturschutzgesetz, welches insbesondere die Biotopvernetzung sowie den Moorschutz in den Blick genommen hat und neue Grundlagen für die Straßenentwässerung um nur einige dieser Rahmenbedingungen zu nennen. Als Folge der Ergebnisse der Untersuchungen - der überarbeiteten und der neuen Gutachten - haben wir den Untersuchungsraum nach und nach vergrößert und neue Varianten entwickelt. Bei diesem Vorgehen war uns wichtig, auch offen für Impulse und Anregungen zu sein, die aus der Raumschaft an uns herangetragen wurden. So haben wir zum Beispiel die</p>

		<p>Tuniberg-Randvariante mit in unsere Untersuchungen aufgenommen. Unser Ziel war und ist es, eine rechtssichere und belastbare Lösung zu entwickeln und zu planen, eine, die eine möglichst große Akzeptanz findet. In Summe hat dies dazu geführt, dass mit den heutigen Randbedingungen und Vorgaben im Vergleich der 9 untersuchten Varianten die Variante 7 am besten abschneidet.</p>
85	<p>Während der Infoveranstaltung wurde mehrfach erwähnt, dass die Planung in die nächste Phase übergeht. Wie lange müssen Sie noch nach den Vorgaben der bisherigen (alten) Regierung weiterplanen?</p>	<p>Der derzeitige Bundesverkehrswegeplan gilt 10 -15 Jahre. Mit einer Neuauflage ist voraussichtlich gegen das Jahr 2030 zu rechnen.</p>

	<b>Fragen aus dem Badische Zeitung-Artikel vom 18.11.2021</b>	
86	Zehn Oberkriterien mit jeweils mehreren Unterkriterien sind für die Bewertung einer möglichen Trasse erheblich, manche weniger wichtig als andere. Wie aber kommt ein wichtiges Kriterium, wie etwa der Verlust an landwirtschaftlichen Flächen zu seiner konkreten Wertung?	<p>Die zehn Oberkriterien wurden zunächst grundsätzlich betrachtet und hinsichtlich der Gewichtung als vorrangig oder nachrangig eingestuft. Nachrangig sind dabei diejenigen Kriterien, bei denen nur geringe Unterschiede zwischen den Varianten zu verzeichnen sind und die gleichzeitig grundsätzlich erfüllt sind oder auch technisch vergleichsweise einfach gelöst werden können oder auch absolut keine so große Betroffenheit durch das Projekt vorliegt. Vorrangig wiederum sind diejenigen Kriterien, bei denen große Betroffenheiten in Verbindung mit signifikanten Unterschieden der einzelnen Varianten vorlagen (siehe auch Kapitel 4.1.1 des Erläuterungsberichts, Unterlage 01 auf der RP-Homepage). Der anschließende Bewertungsprozess wurde durch paarweisen Vergleich der Varianten anhand der Einstufungen bei den Oberkriterien in mehreren Schritten durchgeführt. Dabei wurde auch immer wieder auf Plausibilität geprüft, ob im Fall, dass ein Variantenpaar sehr nah in der Bewertung beisammen lag, durch andere Gewichtung ein anderes Ergebnis herauskommen würde.</p> <p>Zur konkreten Beurteilung der Landwirtschaft: Das Oberkriterium Landwirtschaft setzt sich zusammen aus 6 Unterkriterien: Flächenverbrauch Trasse, Flächenverbrauch Kompensationsmaßnahmen, Bewirtschaftungerschwernisse, Beregnungsfähigkeit, Dauerkulturen und Saatmais. Für jede Variante wurden die Betroffenheiten dieser Unterkriterien ermittelt, bewertet, bepunktet und gewichtet. Das ergab dann die finale Bewertung der jeweiligen Variante für die Landwirtschaft. Der Flächenverlust für die Landwirtschaft, sowohl für die Trasse als auch für die Kompensationsmaßnahmen, ist als wichtiges Unterkriterium enthalten. Die landwirtschaftliche Bewertung kann im Kapitel 3.3.1.3 des Erläuterungsberichtes (Unterlage 01 auf der RP-Homepage) nachvollzogen werden. Die finale Rangstufeneinteilung ist dort in der Tab. 3-20 dargestellt.</p>

87	<p>In der aktuellen Leistungsphase 2 geht es zunächst nur um die Planung der eigentlichen Straße. Nachgeordnetes wie Fuß- und Radwege oder die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen wird erst später betrachtet. Wird nicht durch diese nachgeordneten Bauwerke die Vorteile der Vorzugstrasse wieder zunichtegemacht?</p>	<p>Die Bearbeitung einer Straßenplanung ist ein iterativer Prozess. Im Zuge der vorliegenden Vorplanung werden zunächst die grundsätzliche Linienführung und alle sonstigen relevanten Aspekte erarbeitet wie z. B. die absehbar erforderlichen Bauwerke. Für das nachgeordnete Wegenetz sind Annahmen für jede Variante getroffen worden. So sind z. B. parallele Wirtschaftswegenetze, querende Wirtschaftswegebbrücken, eine spezielle Radunterführung bei Breisach, etc. berücksichtigt. Die konkrete Ausgestaltung des nachgeordneten Netzes für Fuß-, Rad- und Wirtschaftswege erfolgt im Zuge der Entwurfsplanung mit der gewählten Vorzugsvariante unter Beteiligung von z. B. der Gemeinden und den Vertreterinnen und Vertretern der Landwirtschaft. Hierbei können sich punktuelle Änderungen/Ergänzungen ergeben und auch der Ausbaustandard (z. B. Grasweg oder wassergebundener Weg) wird fixiert. Solche überschaubaren Konkretisierungen werden bei jeder Variante in ähnlichem Maße erforderlich, so dass sie zu keiner grundsätzlichen Änderung in der Bewertung der Varianten führen.</p> <p>Dieser grundsätzliche Sachverhalt von der iterativen Projektbearbeitung 'vom Grobem ins Feine' gilt für alle Aspekte. Beispielhaft liegt in der derzeitigen Vorplanung für die Entwässerung der B 31 West eine Grobkonzeption vor, die im Rahmen der folgenden Entwurfsplanung für die gewählte Vorzugsvariante detaillierter ausgearbeitet werden muss. Auch dies gilt variantenunabhängig.</p>