



B 33 ORTSUMFAHRUNG ELGERSWEIER
VIERTE BEGLEITGRUPPENSITZUNG

Ergebnisprotokoll

07. Juli 2026 | 18:30 – 19:30 Uhr | Online

INHALT

Begrüßung und Einführung	3
Aktueller Planungsstand.....	3
Schalltechnische Untersuchung	3
THG-Berechnung	4
Ausblick	4
Fragen und Antworten	6
Abschluss	8
Kontakt	8
Anhang	9
Teilnahmeliste	9
Präsentation Regierungspräsidium Freiburg.....	10

BEGRÜßUNG UND EINFÜHRUNG

Zu Beginn der Sitzung begrüßte Sabine Klumpp, Referatsleiterin des Referats 44 (Planung) im Regierungspräsidium Freiburg, die Teilnehmenden. Sie erläuterte, dass es in der Sitzung um die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung und der Berechnung der Luftschadstoffe gehe.

Sabine Klumpp sprach außerdem das Projektteam an, das heute über den aktuellen Planungsstand informiere: Projektleiter und Straßenplaner Steffen Hartmann sowie Ilona Holschbach, die sich als neues Gesicht im Planungsteam selbst kurz vorstellte und erklärte, dass sie für alle Fragen zu landschaftsplanerischen Belangen ansprechbar sei.

Im Anschluss führte Moderatorin Katharina Riedel von translake in den Ablauf der Sitzung ein. Anhand eines Zeitstrahls erfolgte ein kurzer Blick auf die letzten Sitzungen der Begleitgruppe. Zudem lud sie die Teilnehmenden dazu ein, Fragen zu dem anschließenden Input per Mentimeter einzureichen.

Die Präsentationsfolien, die zum Input gezeigt wurden, befinden sich im Anhang dieses Dokuments.

AKTUELLER PLANUNGSSTAND

Steffen Hartmann, Projektleiter beim Regierungspräsidium Freiburg, erläuterte den Teilnehmenden den aktuellen Stand der Planung. Das Projekt befinde sich weiterhin in der Vorplanung (Leistungsphase 2). Ziel dieser Phase sei es, eine Vorzugsvariante zu identifizieren. An den Varianten, die untersucht werden, habe sich nichts verändert: Weiterhin seien die Varianten 3a (rot), 4 (grün), 4b (lila) und 7 (orange) in Prüfung. Diese Varianten waren auch Grundlage der schalltechnischen Untersuchung sowie der THG-Berechnung. Die aktuellen Varianten sind im Anhang nochmals in einer Graphik abgebildet.

Ziel der Sitzung sei es, einen Einblick in die Vorgehensweise der schalltechnischen Untersuchung und des THG-Gutachtens zu geben. Die noch zu finalisierenden Untersuchungen und Gutachten dienen der fachlichen Vorbereitung eines rechtssicheren Variantenvergleichs.

SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Zur Einführung der schalltechnischen Untersuchung ging Steffen Hartmann zunächst auf die Entstehung von Verkehrslärm, die Rechtslage, geltende Grenzwerte für Verkehrslärm und wie der Verkehrslärm ins Verhältnis mit Verkehrszahlen zu setzen sei, ein. Zudem erläuterte er, warum Lärm grundsätzlich berechnet und nicht gemessen werde. Informationen zum Thema Lärm sind hier zu finden: [Lärmschutz | Regierungspräsidien Baden-Württemberg](#)

Anhand einer Graphik wurde zunächst die Verteilung der verschiedenen Gebietstypen nach Baunutzungsverordnung (Haupt- und Nebengebäude in Wohn-, Gewerbe-, und Industriegebieten sowie das Wohnen im Außenbereich) im Bereich der Umfahrungsvarianten

dargestellt. Steffen Hartmann zeigte danach im Prognosefall ohne Umfahrung – -Prognose-Nullfall – auf, wo die Grenzwerte überschritten werden. Daraufhin wurde beispielhaft anhand einer möglichen Variante zur Umsetzung der Ortsumfahrung vergleichend die Lärmbelastung tagsüber anhand eines Isophonplans (Lärmkarte/Schallimmissionsplan) dargestellt – zum Vergleich einmal ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen und einmal mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen.

Die Prüfung aktiver Lärmschutzmaßnahmen sei bei allen Varianten erforderlich, da es bei allen Varianten Bereiche gäbe, in denen die Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV überschritten werden. Bei den Varianten 3a und 7 müssten jedoch weniger Gebiete mit weiteren Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden als bei den Varianten 4 und 4b. Aufgrund der Gebäudehöhen im Bereich Uffhofen sei an manchen Stellen voraussichtlich eine Ergänzung des aktiven Lärmschutzes durch passiven Lärmschutz zur Einhaltung der Grenzwerte notwendig.

THG-BERECHNUNG

Zur Berechnung der Treibhausgasemissionen (THG) beleuchtete Steffen Hartmann zunächst den rechtlichen Hintergrund. Das Bundesklimaschutzgesetz (KSG) gebe die Minderung der THG-Emissionen vor. Somit seien die Varianten auf ihre Klimaverträglichkeit hin zu untersuchen – mit dem Ziel, Klimaschutz im Variantenvergleich abzuwägen und zu berücksichtigen.

Dazu erklärte Steffen Hartmann die Berechnung der THG-Emissionen. Diese erfolge anhand dreier Säulen: Lebenszyklusemissionen (bau- und betriebsbezogen), verkehrsbedingte Emissionen und landnutzungsbedingte Emissionen. Er informierte die Teilnehmenden darüber, dass die THG-Emissionen der Säulen Lebenszyklusemissionen sowie verkehrsbedingte Emissionen nur gering abweichende Werte bei den vier verschiedenen Varianten aufweisen.

AUSBLICK

Abschließend gab Steffen Hartmann einen Ausblick über die nächsten Schritte der Planung. Bevor ein fachübergreifender Variantenvergleich stattfinden kann, müsse die Umweltverträglichkeitsstudie fertiggestellt werden. Danach werde ein Sicherheitsaudit durch einen externen Gutachter durchgeführt. Es folge die Abstimmung mit den Ministerien, denen eine Vorzugsvariante vorgeschlagen wird. Nach dem Abstimmungsprozess werde durch das Bundesverkehrsministerium eine Vorzugsvariante festgelegt und das Projekt gehe in die nächste Projektphase, die Entwurfsplanung, über.

Die nächste Begleitgruppensitzung zur Ortsumfahrung soll vor Ort stattfinden. Das Treffen soll vor Beginn des Variantenvergleichs stattfinden, um den Teilnehmenden die

Bewertungskriterien und das Vorgehen zur Findung einer Vorzugsvariante, die dann den Ministerien vorgeschlagen werde, genauer zu erläutern.

FRAGEN UND ANTWORTEN

Nach dem Input von Steffen Hartmann lud Katharina Riedel die Teilnehmenden ein, ihre Fragen zum Input zu stellen. Im Folgenden sind sowohl Fragen aufgeführt, die über mentimeter eingereicht wurden, als auch Fragen, die mündlich gestellt wurden. Die Fragen der Teilnehmenden wurden redaktionell leicht angepasst (z. B. auf verschiedene Themenbereiche aufgeteilt und zusammengefasst).

Fragen und Hinweise zur schalltechnischen Untersuchung

Frage: Verstehe ich Sie richtig, dass im Bereich des Marienhofs keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind?

Antwort: Nachdem die Trasse der Variante 3a geringfügig optimiert wurde, werden im Bereich des Marienhofs nach aktuellem Planungsstand die Lärmgrenzwerte nicht überschritten. Daher müssen hier keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden, da der Abstand zur Straße ausreichend ist. Sofern diese Variante das Ergebnis des Variantenvergleichs sein sollte, und sich in der Entwurfsplanung ergeben sollte, dass die Grenzwerte doch nicht eingehalten werden können, werden aber auf jeden Fall Maßnahmen ergriffen.

Hinweis: Bedenken Sie, dass der Verkehr sich schon auf einer Rampe (bei der Überführung über die Autobahn) befindet.

Antwort: Die Topographie sowie die Dammlage der Trasse wird berücksichtigt. Mit der jetzigen Berechnung werden an der Rampe die Lärmgrenzwerte nicht überschritten. Mit einem Lärmgutachten für die konkrete Entwurfsplanung werden die Lärmberechnungen für die Vorzugsvariante später noch einmal detailliert berechnet.

Fragen und Hinweise zur THG-Berechnung

Frage: Es wird immer das 1,5°C-Ziel genannt. Welchen Einfluss hat die THG-Berechnung am Ende auf das Projekt und die Auswahl der Varianten?

Antwort: Die Erreichung des 1,5°C-Ziels scheint gesamtgesellschaftlich schwer. Das Ergebnis der THG-Berechnung stellt keinen Ausschlussgrund für eine Variante dar. Die THG-Berechnung wird für den Variantenvergleich genutzt. Abhängig von der Berechnung (und damit der Stärke der Auswirkungen) werden die Varianten miteinander hinsichtlich ihrer Klimawirkung verglichen und ggfs. Ausgleichsmaßnahmen definiert.

Frage: Von den Verkehrszahlen her ist klar, dass circa 10.000 Fahrzeuge mehr pro Tag unterwegs sein werden. Wie wollen Sie diese gegenüber der Nullvariante kompensieren?

Antwort: Es geht um die prognostizierte Verkehrsstärke im Vergleich der unterschiedlichen Varianten. Hier ist der Unterschied der prognostizierten

Verkehrsstärken zwischen den einzelnen Varianten sehr gering. Es zählt der Vergleich der THG-Werte zwischen den verschiedenen Varianten und nicht im Vergleich zur Nullvariante.

Hinweis: Ziel ist es, die Jahresemissionen zu verringern. Das widerspricht sich doch.

Antwort: Es gibt das Klimaschutzgesetz, das umgesetzt werden soll. Gleichzeitig besteht der gesetzliche Auftrag der Planung der Ortsumfahrung. Diesen Konflikt kann nicht die Verwaltung, sondern nur der Gesetzgeber lösen.

Weitere Fragen und Hinweise

Frage: Im Planungsgebiet wird eine Flurneuordnung im Zuge des Bahnausbaus (insbesondere Tunnel) angeordnet. Der Flurneuordnungsbehörde am LRA ist zum Bau der B33 kein aktueller Sachstand bekannt. Ist ein Austausch geplant? Es ist wichtig, dass sich das Planungsteam zur Ortsumfahrung umgehend mit der Flurneuordnungsbehörde austauscht, um unnötigen Ärger beim Eigentumserwerb etc. vermeiden zu können.

Antwort: Danke für den Hinweis. Das Planungsteam wird sich mit der Flurneuordnungsbehörde austauschen. Dass momentan noch kein aktueller Sachstand bekannt ist, ist dem geschuldet, dass sich die Planungen noch in der Variantenuntersuchung befinden und noch keine Vorzugsvariante feststeht.

Hinweis: Ich finde es schade, dass Variante 3a aufgelegt wird, aber die anderen nicht gezeigt wurden.

Antwort: Noch steht keine Variante fest. Grundsätzlich sollte die Systematik der Lärmberechnung gezeigt werden. Variante 3a wurde in der heutigen Sitzung als Beispiel gezeigt, um neben den Schwerpunkten in Uffhofen und Hildboltsweier auch die Situation am Marienhof aufzuzeigen. Isophonenpläne für alle 4 Varianten, jeweils mit Tag- und Nacht-Werten, mit und ohne Lärmschutz und die abgeleiteten Schutzfälle sind selbstverständlich Teil der Planungsunterlagen. Die Pläne werden gerne im Nachgang auch zur Verfügung gestellt.

Frage: Sollte das Gutachten (UVS) nicht schon fertig sein?

Antwort: Die Planungsprozesse sind sehr lang. Mit den regelmäßigen Begleitgruppentreffen möchte das Planungsteam die Beteiligten mitnehmen, was alles beachtet werden muss und an was das Planungsteam im Moment arbeitet. Auch die externen Büros, die Gutachten und Untersuchungen unterstützen, sind von der Kapazität her am Anschlag. Das Planungsteam versucht alle Beteiligten bestmöglich mitzunehmen und den aktuellen Planungsstand transparent darzustellen. Beim letzten Treffen der Begleitgruppe wurde über die faunistischen Erhebungen informiert und heute steht die Vorstellung des Lärmgutachtens im Fokus. Zur UVS liegen aktuell noch keine finalen Ergebnisse vor, da potentielle Beeinträchtigungen des Straßenbaus auf die Bestandssituation bewertet werden müssen und dazu notwendige Erkenntnisse wie z. B. die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung in die UVS einfließen (iterativer

Prozess). Zu vielen Untersuchungen etc. muss Rücksprache gehalten werden, weil sich vieles gegenseitig beeinflusst und im Prozess voneinander abhängt.

Frage: Wann steht die Vorzugstrasse fest?

Antwort: Für das Planungsteam ist der Wunsch nach einem genauen Zeitplan durchaus nachvollziehbar. In einer der nächsten Veranstaltungen werden die Bewertungskriterien für die verschiedenen Varianten vorgestellt. Danach wird es nochmals dauern, bis dem Ministerium eine Variante vorgeschlagen werden kann. Bis dann letztlich die Entscheidung für eine Vorzugstrasse getroffen wird und diese dann auch vor Ort bekanntgegeben werden kann, hängt u. a. von der Anzahl der Rückfragen und Forderungen für weitere Untersuchungen des Bundesverkehrsministeriums ab. Diese Schritte sind von zahlreichen externen Faktoren beeinflusst und zeitlich nicht genau abschätzbar.

Hinweis: Ich würde mich freuen, einander mal wieder an einem Tisch zu sehen.

Antwort: Danke für den Hinweis. Der nächste Austausch wird als Präsenztreffen geplant.

Weitere Antworten zu Fragen zum Bestandsausbau etc. finden Sie unter dem Bereich „Antworten auf häufig gestellte Fragen (FAQ)“ auf der Webseite des Regierungspräsidiums Freiburg unter <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpf/abt4/ref44/strassenplanungen/b33-ausbau-im-kinzigtal/autobahnzubringer-offenburg-sued/>

ABSCHLUSS

Zum Abschluss bedankte sich Sabine Klumpp im Namen des Regierungspräsidiums Freiburg für das Interesse und die Teilnahme sowie die konstruktive Beteiligung.

KONTAKT

Bei Fragen oder Anmerkungen wenden Sie sich gerne an folgende Ansprechpersonen:

Regierungspräsidium Freiburg

Steffen Hartmann

B33-OG@rpf.bwl.de

Prozessbegleitung und Moderation:

translake GmbH

Katharina Riedel und Maximilian Stamm

+49 (0) 7531 365 92 30

info@translake.org

ANHANG

Teilnahmeliste

- Friedrich Bladt (CVJM Marienhof)
- Andreas Bruder (Stadtverwaltung Gengenbach)
- Axel Fink (Bürgergemeinschaft Uffhofen)
- Steffen Hartmann (Regierungspräsidium Freiburg)
- BM Andreas Heck (Gemeinde Hohberg)
- Ilona Holschbach (Regierungspräsidium Freiburg)
- BM Martin Holschuh (Gemeinde Schutterwald)
- Helmut Isen (Bürgerinitiative Pro V0)
- Markus Kauber (NABU Südbaden)
- Sabine Klumpp (Regierungspräsidium Freiburg)
- Matthias Krause (Regierungspräsidium Freiburg)
- BM Oliver Martini (Stadt Offenburg)
- Bernhard Mußler (Stadt Offenburg)
- Herbert Patsch (Fliegergruppe Offenburg e.V.)
- BM Günter Pfundstein (Stadtverwaltung Zell am Harmersbach)
- Domenic Preukschas (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Schutterwald)
- Katharina Riedel (translake)
- Petra Rumpel (BUND)
- Lukas Schaudel (BHLV)
- Norbert Uphues (IHK Südlicher Oberrhein)

Präsentation Regierungspräsidium Freiburg

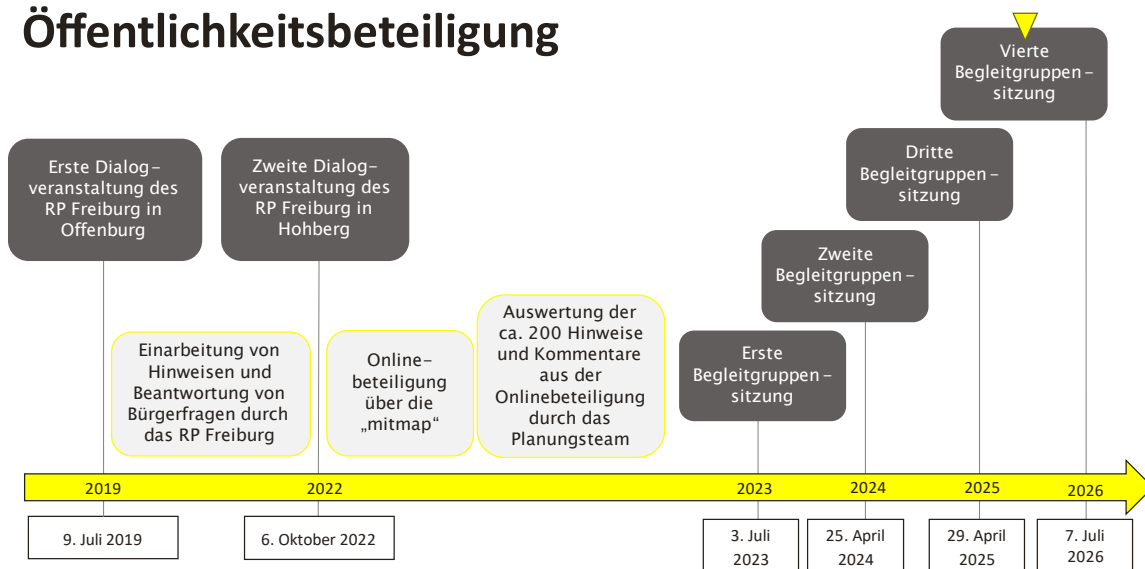
B 33 OU Elgersweier 4. Begleitgruppensitzung

digital am 7. Juli 2026, 18:30 Uhr

Baden-Württemberg
Regierungspräsidium
Freiburg



Öffentlichkeitsbeteiligung



Baden-Württemberg
Regierungspräsidium
Freiburg

B 33 OU Elgersweier Begleitgruppensitzung | 07.07.2026 | RP Freiburg

2

Ihre Fragen



Gehen Sie auf www.menti.com und geben Sie den Code **1337 8338** ein.

Wir freuen uns über Ihre Fragen!

Tagesordnung

TOP 1 Projektstand

Aktueller Stand

TOP 2 Schalltechnische Untersuchung

Einblick in die Vorgehensweise und Werkstattbericht

TOP 3 THG-Gutachten

Einblick in die Vorgehensweise

TOP 4 Ausblick

Weiteres Vorgehen



TOP 1 Einführung

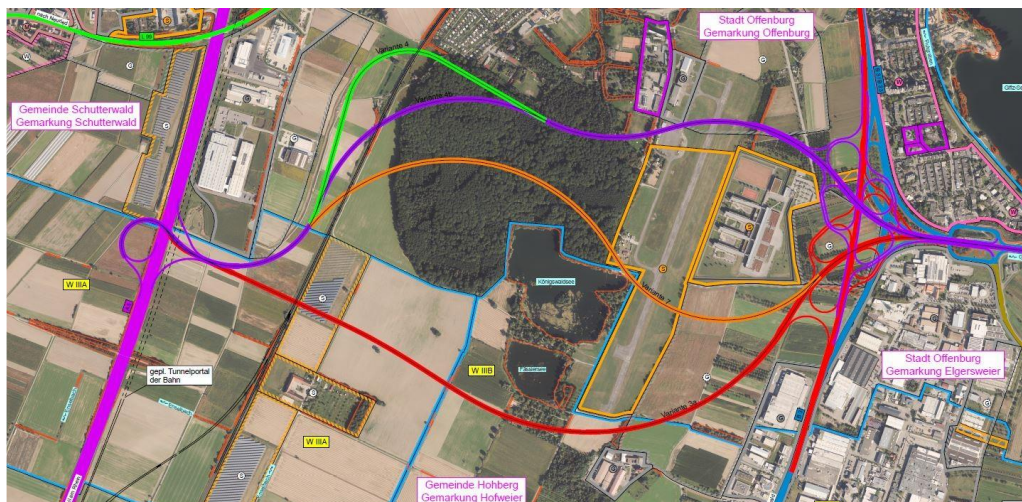
 Baden-Württemberg
Regierungspräsidium
Freiburg

Projektstand

	Grundlagenermittlung	1
★	Vorplanung	2
	Entwurfsplanung	3
	Genehmigungsplanung	4
	Ausführungsplanung	5

 Baden-Württemberg
Regierungspräsidium
Freiburg

Variantenübersicht



Baden-Württemberg
Regierungspräsidium
Freiburg

B 33 OU Elgersweier Begleitgruppensitzung | 07.07.2026 | RP Freiburg

6



TOP 2 Schalltechnische Untersuchung

Baden-Württemberg
Regierungspräsidium
Freiburg

Wie entsteht Verkehrslärm?

Lärmemission eines Fahrzeuges entstehen durch

- Antriebsgeräusche, relevant bis ca. 30 km/h
 - Geräusche des Motors, Getriebes, Auspuffs, u.a. abhängig von Antrieb und Drehzahl
- Abrollgeräusche, relevant ab ca. 30 km/h
 - Kontakt Reifen-Fahrbahn, u.a. abhängig von Reifen, Fahrbahn und Geschwindigkeit
- Windgeräusch, relevant ab ca. 80 bis 100 km/h
 - Verwirbelungen an der Karosserie
- Sonstige Lärmquellen
 - Fahrverhalten, Fahrzeugdefekte, Ladung, Straßenschäden

Rechtslage und Grenzwerte

- Die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle für Verkehrslärmemissionen liegt nach aktueller Rechtsprechung in Wohngebieten bei Werten von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht.
- Für Bau oder die Änderung von Straßen gilt der 4. Teil des Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) sowie die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Die Grenzwerte sind:

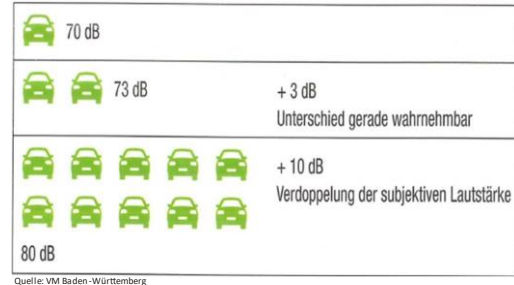
Gebietszuordnung nach BauNVO	Grenzwerte in dB(A)	
	tags	nachts
Krankenhäuser, Kurheime und Pflegeeinrichtungen	57	47
Wohngebiete	59	49
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

- Werden Grenzwerte überschritten, sind aktive Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen
- Erst wenn dies wirtschaftlich nicht mehr darstellbar ist, darf passiver Lärmschutz in Betracht gezogen und angewendet werden.

Lärmgrenzwerte und Verkehrsstärke

Faustregeln, um Verkehrslärm ins Verhältnis mit Verkehrszahlen zu setzen:

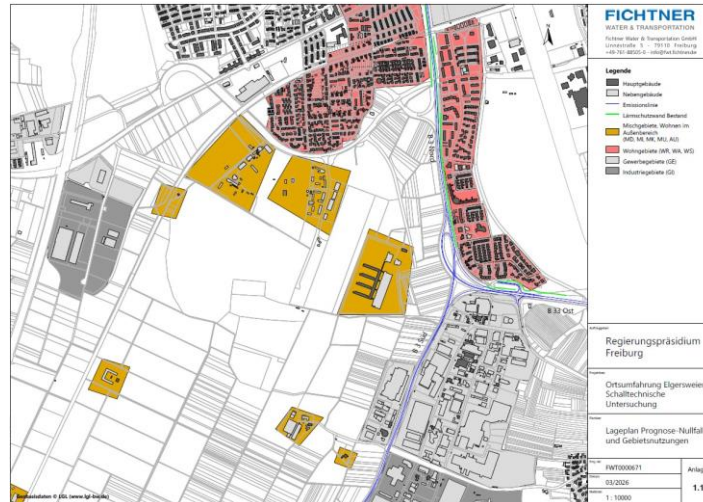
- Eine Verdopplung der Verkehrsstärke erhöht den Emissionspegel um 3 dB
- Eine Verdopplung des Abstands verringert den Immissionspegel um 3 dB
- Eine Pegeldifferenz von 1 - 3 dB wird bei gleichartigen Schallquellen vom Gehör gerade noch wahrgenommen
- Verdoppelung der subjektiven Lautstärke bei +10 dB = Verzehnfachung der Schallenergie



Warum wird Lärm berechnet und nicht gemessen?

- die zu beurteilende Straße befindet sich noch in Planung/ ist noch nicht gebaut
- Messungen sind nicht repräsentativ und beeinflusst durch Wetter, Wind, Störgeräusche, Verkehrsschwankungen etc.
- Berechnungen basieren auf langfristigen, empirischen Untersuchungen (Vergleichbarkeit, Gleichbehandlung)
- Repräsentative Messreihen sind extrem aufwändig und teuer

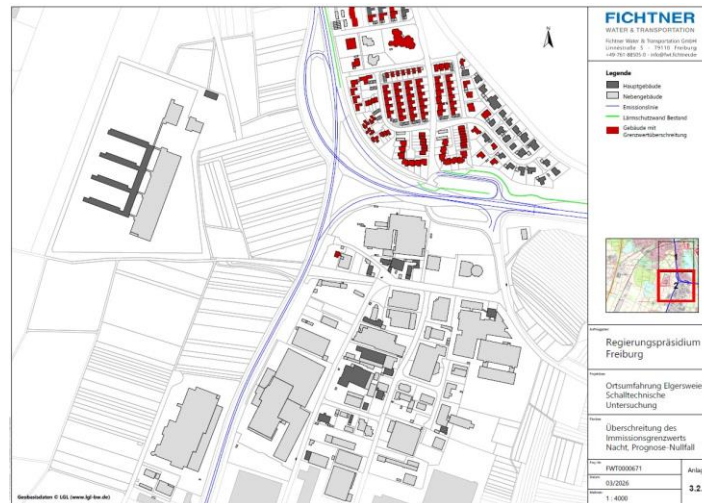
Gebietstypen



Beurteilungspegel Nullfall



Beispiel Schutzfälle Nullfall



Beurteilungspegel Tag ohne Lärmschutz



Beurteilungspegel Tag mit Lärmschutz

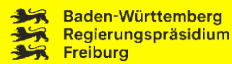


Kernaussagen

- Ohne Lärmschutz Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV bei allen Varianten
- Daher Prüfung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen bei allen Varianten erforderlich
- Bei Varianten 3a und 7 weniger Schutzfälle als bei 4 und 4b
- Vorwiegend Uffhofen betroffen
- Aufgrund der Gebäudehöhen können voraussichtlich nicht alle Schutzfälle durch aktiven Lärmschutz gelöst werden
- Daher Kombination von aktivem und passivem Lärmschutz zur Einhaltung der Grenzwerte



TOP 3 THG-Berechnung



Rechtlicher Hintergrund

- Bundesklimaschutzgesetz (KSG) gibt Minderung der Treibhausgasemissionen (THG) vor
- KSG gibt Sektoren, u.a. Verkehr, konkrete Jahresemissionsmengen vor, die jedes Jahr geringer werden
- Varianten sind auf ihre Klimaverträglichkeit hin zu untersuchen, d.h. Berechnung der THG-Emissionen
- Ziel: Klimaschutz wird im Variantenvergleich berücksichtigt und abgewogen

Vorgehensweise THG-Berechnung

- THG-Emissionen werden in drei Teilbereichen berechnet (in CO₂-Äquivalenten pro Jahr):

Lebenszyklusemissionen	Verkehrsbedingte Emissionen	Landnutzungsbedingte Emissionen
Bau, Erhaltung und Betrieb der Straße • Straßenfläche m² • Aufschläge für Brücken • Aufschläge für Tunnel • Pauschalen für Bau und Betrieb	Verbrennung von Kraftstoffen • Vergleich Prognose-Nullfall - Planfall • Verkehrszahlen aus Verkehrsuntersuchung • Streckenlänge • Zusammensetzung des Verkehrs (SV-Anteil)	Inanspruchnahme von klimarelevanten Böden • Treibhausgasenken oder –speicher • z.B. Wälder oder Feuchtgebiete • insbes. Moore von Bedeutung



TOP 4 Ausblick

Ausblick

- Fertigstellung der Umweltverträglichkeitsstudie
- Anschließend fachübergreifender Variantenvergleich
- Sicherheitsaudit
- Vorschlag einer Vorzugsvariante an die Ministerien
- Abstimmung mit den Ministerien
- Festlegung der Vorzugsvariante  Übergang zur Entwurfsplanung

Herzlichen Dank!

Sabine Klumpp
Referatsleitung Ref. 44

Steffen Hartmann
Projektleitung

Ilona Holschbach
Landschaftsplanung

Matthias Krause
Öffentlichkeitsarbeit

Abteilung 4 | Mobilität, Verkehr, Straßen

B33-OG@rpf.bwl.de

