

Rechtsanwalt und Mediator - Prof. Dr. Roland Fritz, M.A.
60322 Frankfurt, Wolfsgangstr. 22a, www.mediator-fritz-frankfurt.de, www.adribo.com □

Mediationsbüro Esslingen - Dr. Piet Sellke
73733 Esslingen, Weidenweg 2, sellke@mediationsbuero-esslingen.de

pro re Partizipation und Mediation - Dr. Gisela Wachinger
70469 Stuttgart, Bubenhaldenstr. 35, www.wachinger-pro-re.de

Protokoll des Workshops zum Bau der Umgehungsstraße

B34

Ort und Datum: Samstag, 19. März 2016 im Schulzentrum Lise-Meitner-Gymnasium und Realschule Grenzach-Wyhlen

Leitung: Bürgermeister Dr. Tobias Benz, Gemeinde Grenzach-Wyhlen

Moderation und Protokoll: Prof. Dr. Roland Fritz, Dr. Piet Sellke, Dr. Gisela Wachinger, Robert Meldt

Anwesende Expertinnen und Experten: Dr. Tobias Benz, Bürgermeister Gemeinde Grenzach-Wyhlen, Rudolf Schartel, Stellvertretender Bauamtsleiter Gemeinde Grenzach-Wyhlen, Jürgen Käuflin, Leiter des Amtes für öffentliche Ordnung Gemeinde Grenzach-Wyhlen, Heidi Götz, Abteilungsdirektorin Straßenwesen und Verkehr Regierungspräsidium Freiburg, Dieter Bollinger, Baudirektor Regierungspräsidium Freiburg.

Ablauf der Veranstaltung

09.30	Begrüßung Dr. Tobias Benz Dr. Roland Fritz
09.45	Statements / Fragen von engagierten Gruppen
10.00	Fragerunde an Experten von Regierungspräsidium und Gemeinde zu den Bereichen <ul style="list-style-type: none">• Zeitplanung• Kostenplanung• Naturschutz und Naherholung einschl. Hochwasserschutz• Verkehrsplanung
11.45	Sitzung der Arbeitsgruppen <ul style="list-style-type: none">• Natur-, Umwelt-, Hochwasserschutz• Verkehr• Bedeutung der B34 für bestimmte Bevölkerungsgruppen• Offene Gruppe

	→ Chancen, Risiken und Klärungsbedarf bzgl. des Baus der B34
12.45	Mittagspause
13.30	Fortsetzung der Arbeitsgruppen → Handlungsempfehlungen
15.00	Präsentation und Diskussion der Ergebnisse im Plenum
15.50	Verabschiedung und Ausblick Dr. Roland Fritz Dr. Tobias Benz
16.00	Ende der Veranstaltung

I. Begrüßung

Der Bürgermeister Dr. Tobias Benz begrüßt die anwesenden Bürger, Herrn Bollinger und Frau Götz vom Regierungspräsidium Freiburg und erläutert, dass bei der heutigen Veranstaltung Fragen zur neuen B34 gestellt werden können, die bei der vorangegangenen Informationsveranstaltung nicht beantwortet wurden und Modifikationen im Rahmen des Möglichen diskutiert werden sollten. Weiterhin begrüßt er das Moderationsteam, das Fragen, Anregungen und Ideen für das weitere Verfahren bündeln soll. Er betont, dass Veränderungen nur im Rahmen des bereits getroffenen Planfeststellungsbeschlusses möglich seien. Herr Benz verweist dazu auch auf einen Beschluss des Gemeinderates, der die zügige Realisierung des Baus der B 34 fordert. Die Gemeinde sei bereit in Veränderungen von Bereichen zu investieren, die nicht in der Zuständigkeit des Regierungspräsidiums lägen, wie etwa zusätzliche Unterführungen. Er führt aus, dass das Planfeststellungsverfahren nicht komplett neu aufgerollt werden solle, da sonst der Verlust der für die Umfahrung bereitgestellten Bundesmittel drohe, sollte bis 2018 nicht gebaut werden; jedes Änderungsverfahren eröffne den Rechtsweg neu und stelle die Realisierung der Umfahrung in Frage. Herr Benz erklärt weiter, er sei froh, dass der neu veröffentlichte Bundesverkehrswegeplan die neue B34 wieder im vordringlichen Bedarf festhalte.

Er erläutert, dass der Bauabschnitt Wyhlen als erstes zur Realisierung anstehe und dieser heute besprochen werden soll. Herr Benz appelliert an Gegner wie Befürworter der neuen Trasse, einen fairen Umgang zu wahren und keine Spaltung der Gemeinde aufgrund dieser Frage zuzulassen. Abschließend begrüßt Herr Benz Herrn Schartel und Herrn Käufelin von der Gemeindeverwaltung.

Anschließend ergreift Prof. Dr. Fritz vom Moderatorenteam das Wort und erläutert den geplanten Ablauf der Veranstaltung. Auf seine Frage hin, ob es Anmerkungen zum vorgesehenen Ablauf gebe, meldet sich ein Bürger und beklagt, dass die Unterschriften von Bürgern gegen die bisherige Planung der B34 unter den Tisch fielen durch die Festlegung, dass diese Planung nicht mehr geändert werden soll.

Herr Fritz bittet darum, die inhaltlichen Auseinandersetzungen nicht im Plenum zu führen, da dies den Rahmen sprengt. Dazu gebe es die Arbeitsgruppen.

Im Folgenden kommt es zu einer kurzen Diskussion über einen Audiomitschnitt, den ein Bürger anfertigt. Herr Fritz und Herr Sellke versichern, dass im Plenumsprotokoll und in den Gruppen sämtliche Anregungen gesammelt würden, das Protokoll auch noch einmal von Bürgern gegengelesen werde und die Transparenz so gegeben sei. Es wird festgelegt, dass keine Mitschnitte angefertigt werden.

II. Statements / Fragen von engagierten Gruppen

Herr Bachmann, der sich als Befürworter der Trasse in der gegenwärtigen Planung versteht, fragt nach der Zeitplanung für den zweiten Bauabschnitt und welche Gutachten noch eingeholt werden müssten. Er betont, dass die Befürworter sich einen Baubeginn ohne Verzögerung wünschten. Zum Trassenbau fragt er, ob dabei zur Internetversorgung ein Glasfaserkabel oder Leerrohr im Bereich der Trasse verlegt und ob EU-Fördergeld beantragt werden könnten. Zudem möchte er wissen, ob die Aufhebung der Bahnüberführung Herten zum Bau der neuen B 34 vertraglich mit der Bahn fixiert sei. Herr Bachmann widerspricht Befürchtungen einer unzureichenden Entwässerung durch den Bau der Umfahrung.

Frau Lehnertz, die sich ebenfalls als Befürworterin versteht, erläutert, dass sie als Anwohnerin der B34 seit vielen Jahren darauf warte, dass ein großer Teil des Verkehrs Grenzach-Wyhlen umfahre. Sie kritisiert, dass die von den Gegnern geforderten Änderungen teuer seien und das Projekt verzögerten und fordert, dass die planfestgestellte Trasse ohne Verzögerungen gebaut werden solle. Sie befürchtet, dass Änderungen am Projekt auch eine Änderung der Planfeststellung mit sich bringen würden und das Projekt so gekippt werde.

Herr Kratz als Vertreter des „Bündnis bessere Mobilität“ fordert, dass die neue B 34 so geplant werden müsse, dass sie künftige Entwicklungen nicht beeinträchtige, da sie Auswirkungen bis weit in die Zukunft haben werde. Viele aktuelle Entwicklungen der Gemeinde seien bei der seinerzeitigen Planung noch nicht berücksichtigt worden, wie etwa Schulen an anderen Standorten, ein höherer Bevölkerungszuwachs, immer mehr Bauland und zusätzliche Verkehrsströme. Er möchte wissen, wie die Planer darauf reagieren, ob all diese Faktoren noch berücksichtigt werden könnten und wie sie in die Detailplanung aufgenommen würden.

Herr Kratz führt weiter aus, dass heutzutage Kreisverkehre Standard seien und fragt, warum bei diesem Projekt keine vorgesehen seien. Die geplanten Brückenbauwerke an den Anschlussstellen verursachten hohe Kosten, gegenüber denen Kreisverkehre Kosten sparen und den Verkehrsfluss verbessern würden.

Weiterhin kritisiert Herr Kratz, dass Emissionen und Verkehr verlagert statt verringert würden. Er fordert eine Tieferlegung der neuen Trasse, um eine spätere Überdeckung in Einzelabschnitten zu ermöglichen. Zusätzliche Steuereinnahmen durch das daraus generierte Wirtschaftswachstum ermöglichen die Finanzierung der Kosten.

Herr Eggers, der Vorsitzende der BUND-Ortsgruppe, erläutert, dass er das Thema Lärmbelastung aus eigener Anschauung kenne. Er wünsche sich auch eine schnelle Entlastung der Anrainer der jetzigen B 34, jedoch sei nicht nur die schnelle Umsetzung wichtig, sondern auch die Qualität der Planung. So müsse die schlechte Planung im Gebiet Salzlände verbessert werden, sie dürfe nicht wie vorgesehen realisiert werden.

Anschließend leitet Herr Fritz zur Fragerunde über, für welche die Moderatoren im Vorfeld und im bisherigen Verlauf der Veranstaltung Fragen zu mehreren Themenbereichen gesammelt haben, die von den Experten der Gemeinde und des Regierungspräsidiums beantwortet werden sollen.

III. Fragerunde an Experten von Regierungspräsidium und Gemeinde

1. Zeitplanung

Die erste Frage betrifft die Zeitlinie und die Abfolge der Bauabschnitte, verbunden mit der Frage, welche Gutachten zum Bau der B 34 noch erstellt werden. Herr Bollinger antwortet, dass die Ausführungsplanung im April 2016 beginnen und Anfang 2017 abgeschlossen sein solle. Parallel laufe die Bauplanung. Der eigentliche Straßenbau solle Ende 2017 oder Anfang 2018 beginnen und ca. 3,5 Jahre dauern. Ausgleichsmaßnahmen sollten schon vorgezogen werden auf die zweite Hälfte 2016. Er äußert sich zuversichtlich, dass nach der Realisierung des Bauabschnittes Wyhlen nahtlos mit dem Bau des Abschnittes Grenzach fortgefahren werden könne. Zu diesem Abschnitt stehe man kurz vor der Veröffentlichung der Ausschreibung der Bahnquerungsbeseitigung.

Bezüglich der Gutachten erläutert er, dass ein aktuelles artenschutzrechtliches Gutachten gerade in der Endphase sei und im zweiten Quartal abgeschlossen sein solle. Aus rechtlichen Gründen müsse dieses neu aufgestellt werden, bislang habe es aber keine neuen Erkenntnisse geliefert. Eine neue Verkehrsuntersuchung werde ebenfalls durchgeführt, darauf basierend solle auch eine neue Lärmschutzuntersuchung kommen. Auch dabei seien keine großen Änderungen zu erwarten.

Als zweites fragt das Moderationsteam, was genau unter der Ausführungsplanung zu verstehen sei. Herr Bollinger erläutert, dass diese Details der Planung beträfe, wie etwa die genaue Entwässerung und die Überprüfung, ob der Baugrund ausgetauscht werden müsse.

Aus dem Plenum wird noch gefragt, wo mit der Arbeit des Baus begonnen werden solle.

Herr Bollinger antwortet, dass Erdarbeiten am Anfang stehen würden, um Detailkenntnisse über den Boden einzuholen. Letzte Details über den Baueinstieg seien noch nicht gesichert. Man stehe vor dem Problem, dass die zu bauende Trasse nur an einzelnen Stellen erreichbar sei und daher mit weniger Bauwerken als bei anderen Straßenbauprojekten begonnen werden könne. Der Baubetrieb solle so weit wie möglich über die größeren Straßen abgewickelt werden.

Der BUND-Vorsitzende Eggers möchte wissen, ob die Pläne zur frühzeitigen Ausführung der Bahnübergangsbeseitigung in Grenzach bestehen blieben. Herr Bollinger bejaht das; diese Maßnahme werde dieses Jahr angegangen. Herr Eggers richtet seine Frage auch an Herrn Benz, der erläutert, dass das Regierungspräsidium Bauherr und für die Ausführung zuständig sei. Daher könne er Herrn Bollingers Aussagen nichts hinzufügen.

Ein Bürger fragt, ob es wasserrechtlich neue Bestimmungen gebe und wie die Durchquerung der Bäche durch den Trassenverlauf organisiert sei. Er möchte wissen, ob am Ruschbach eine Unterführung möglich sei und wie die Schulwege geplant seien.

Herr Sellke vom Moderationsteam schlägt vor, diese Frage für den Verkehrsbereich zurückstellen.

Herr Bollinger erläutert, dass die Untersuchungen im Rahmen der Planung der B 34 nicht das Ziel hätten, die Planung zu verändern, sondern diese abzusichern. Wasserrechtliche Fragen stellten sich nicht, die Ruschbach-Querung könne deutlich mehr Wasser durchführen, als bisher beobachtet worden sei.

Herr Benz bittet Frau Götz vom Regierungspräsidium, das Verfahren der Planfeststellung noch allgemein zu erläutern. Frau Götz verweist auf das aufgehängte Plakat mit dem Ablauf für Straßenbauverfahren. Die Planfeststellung sei ein rechtliches Verfahren, das diverse Gutachten und Anhörungen als Vorbereitung umfasse. Ebenfalls würden die Pläne ausgelegt. Am Ende des

Verfahrens stehe der Planfeststellungsbeschluss, der – ggf. nach gerichtlicher Überprüfung - rechtskräftig werde.

Parallel dazu laufe ein Verfahren beim Bundesverkehrsministerium als Bauherr. Die Zeit bis zum Abschluss eines solchen Verfahrens sei unkalkulierbar.

2. Verkehrsplanung

Anschließend stellen die Moderatoren Fragen zur Verkehrsplanung. Als erstes wird gefragt, ob die innerörtlichen Verkehrsströme für die Planung der B34 erfasst würden. Dazu antwortet Herr Benz, dass die Aktualisierung der Verkehrsbetrachtung derzeit durchgeführt werde. Die Ergebnisse sollen zeitnah öffentlich vorgestellt werden. Zugleich sei für dieses Jahr noch ein umfassendes Verkehrsgutachten geplant, das die ganze Gemeinde und sämtliche Mobilitätsformen umfassen solle. Das jetzt durchgeführte Gutachten für die Planfeststellung sei der erste Schritt dazu. Zum Thema Verkehr in Grenzach-Wyhlen werde es auch weitere Bürgerbeteiligungen geben.

Die zweite Frage betrifft die von manchen Bürgern gewünschten Kreisverkehre als Teil der Bundesstraße und warum diese als problematisch gesehen werden. Herr Bollinger erläutert dazu, dass Bundesstraßen zwar auch zur Abwicklung des innerörtlichen Verkehrs dienen, aber ihre Hauptfunktion überörtlich sei. Daher sei es wichtig, dass die Straße eine hohe Verkehrsqualität gewährleiste und der Verkehr dort bevorrechtigt und möglichst behinderungsfrei fließen könne. Kreisverkehre an den Verknüpfungsstellen liefen dem entgegen. Zudem sei häufiges Abbremsen und Anfahren auch für die Umwelt problematisch.

Zum oft geäußerten Vorwurf, dass die Umfahrung eine Belastung neuer Bereiche bringe, führt Herr Bollinger aus, dass alternativ auch die bestehende Ortsdurchfahrt hätte ausgebaut werden können. Dort hätten jedoch keine Lärmschutzwände errichtet werden können. Bei einer neuen Umfahrung könne der Schutz neu und besser ausgebildet werden. Er erläutert weiterhin, dass im Planfeststellungsverfahren alle Belange abgewogen würden und jeder Betroffene klagen könne.

Zuletzt wird zum Bereich Verkehrsplanung gefragt, welche Spielräume die Gemeinde beim Bau von Querungen der neuen B 34 habe. Herr Benz antwortet, dass Querungen zusätzliche Maßnahmen der Gemeinde darstellten, die den Planfeststellungsbeschluss nicht tangierten. Die Gemeinde müsse im jeweiligen Fall entscheiden, ob der Nutzen den Kosten entspreche. Ein Ingenieurbüro habe im Auftrag der Gemeinde untersucht, wo Unter- und Überführungen sinnvoll technisch machbar seien und dabei das Gebiet Rhein-/Hardtstraße identifiziert.

3. Kostenplanung

Zur Kostenplanung stellt das Moderationsteam die Frage, ob Vorschläge der Bürger zu Einsparungsmöglichkeiten bei den Behörden ankämen, wie der Bau von Kreisverkehren statt Brückenbauwerken oder der Verkauf von Kies. Herr Bollinger antwortet darauf, dass der Vorschlag des Kiesverkaufs ihm neu sei, man plane jedoch nicht, in Konkurrenz zu privaten Baufirmen zu treten.

Die zweite Frage zur Kostenplanung betrifft die Möglichkeit höherer Lärmschutzwälle, die Zuständigkeit für diese und Möglichkeiten, diese umzuplanen. Frau Götz antwortet darauf, dass sich

das Regierungspräsidium beim Lärmschutz nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung richte und der Bund dementsprechend plane. Es seien schon aktuell umfassende Lärmschutzmaßnahmen geplant. Sollte sich ergeben, dass die Werte überschritten werden, werde der Lärmschutz angepasst. Herr Sellke fragt nach, ob die Gemeinde über die Maßnahmen des Bundes hinausgehen könne. Frau Götz antwortet, dass die Gemeinde im Rahmen ihrer Bauleitplanung zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen treffen könne, diese jedoch auch selber bezahlen müsste.

Anschließend fragt das Moderationsteam, warum eine durchgehende Tieflage der neuen Bundesstraße nicht möglich sei. Herr Bollinger erläutert, dass eine Überdeckung sehr teuer sei. Ab einer Strecke von 400 Metern müsse neben der Beleuchtung und Fluchtwegen auch auf die Be- und Entlüftung geachtet werden, wodurch die Tunnelbetriebstechnikkosten stark wachsen würden. Für einen Tunnel von 800 Metern sei mit etwa 24 Millionen Euro plus Betriebstechnik zu rechnen, insgesamt käme man damit auf bis zu 30 Millionen.

Als nächstes stellt das Moderationsteam die Frage, ob ein EU-Beitrag zum Bau der Straße in Betracht komme. Die Experten beziehen diese Frage auf den Breitbandausbau. Die Gemeindevertreter legen dar, dass Grenzach-Wyhlen Mitglied des Zweckverbandes Breitbandausbau des Landkreises sei und das Ziel habe, bis 2030 einen Glasfaseranschluss an jedes Haus zu schaffen. Die Gemeinde habe bereits in der Vergangenheit Leerrohre bei allen Baumaßnahmen eingezogen. Herr Bollinger erklärt, dass sich das Regierungspräsidium immer mit dem Zweckverband abstimme und Leerrohre verlege, wo es sinnvoll sei. Dies sei eine Frage der Ausführungsplanung.

4. Naturschutz- und Naherholung, Hochwasserschutz

Bezüglich des Lärm- und Naturschutzes und der Naherholungsgebiete fragt das Moderatorenteam, wer für entsprechende Maßnahmen zuständig sei und was in dieser Hinsicht noch zusätzlich gemacht werden könne. Frau Götz erläutert, dass die Irritationsschutzwand am Altrhein planfestgestellt sei und frühzeitig in den Bau gehe. Zuständig sei der Bund.

Die nächste Frage betrifft die ökologische Querung von Bächen und den Hochwasserschutz. Die Experten werden gebeten, darzulegen, ob es diesbezüglich neue Erkenntnisse gebe und wie die Verbindung zwischen Hochwasserschutz und Straßenbau funktioniere. Frau Götz gibt an, dass das Thema im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt sei und ein enger Kontakt zur entsprechenden Abteilung des Regierungspräsidiums bestehe. Ebenso seien Wildtierquerungen in der Planung berücksichtigt, in der Ausführungsplanung würden die Details festgelegt.

Weiterhin fragt das Moderationsteam, ob Querungen vergrößert werden könnten oder ob dadurch das Verfahren gestört würde. Herr Bollinger erklärt, dass sich das auf die Trassierung auswirken würde. Eine Änderung der Höhenlage würde die Licht- und Lärmverhältnisse ändern, zudem ergäben sich Eingriffe in Grundstücke. Solche Änderungen wären wie ein neues Verfahren, die Ausführung würde sich auf unbestimmte Zeit verschieben.

In der Folge werden die Experten gefragt, welche Möglichkeiten die Gemeinde bzgl. Ausgleichsmaßnahmen hätte. Frau Götz erläutert, dass Ausgleichsmaßnahmen Aufgabe der Bundesrepublik seien. Die ersten Maßnahmen würden bereits zwei Jahre vor dem Trassenbau durchgeführt. Die Ausgleichsflächen gingen entweder in das Eigentum der Bundesrepublik über oder

würden vom Landkreis übernommen oder es würden Verträge mit den jeweiligen Eigentümern geschlossen.

Abschließend fragt das Moderationsteam, ob und inwiefern Umweltverbände Einflussmöglichkeiten auf das Verfahren hätten. Frau Götz erläutert, dass die Maßnahmen mit Vertretern der Landwirtschaft und des privaten Naturschutzes besprochen würden. Beim Artenschutz gebe es jedoch kaum Spielraum. Zudem werde mit den direkt Betroffenen über Versiegelungen und weitere Themen gesprochen.

Anschließend werden Fragen aus dem Publikum gesammelt. Ein Bürger möchte wissen, ob die planfestgestellte Trasse nicht „im Grünen“ enden würde, ohne Anbindung an das restliche Netz. Herr Bollinger erklärt, dass die Ortsteile Grenzach und Wyhlen bei der Realisierung aufgeteilt würden. Ursprünglich sei der Baubeginn in Grenzach geplant gewesen, dort seien jedoch Altlasten entdeckt worden. Daher beginne der Bau jetzt erst in Wyhlen, und der Anschluss Gemeinweg werde Teil des Wyhlener Bauabschnittes. Die gesamte Trasse sei in einem planfestgestellt, somit habe das rechtlich keine Auswirkung.

Ein weiterer Bürger verweist auf die Bundesstraße 3 mit vielen Kreisverkehren und fragt, warum nicht auch in Grenzach-Wyhlen die Möglichkeit von Kreisverkehren geprüft werde; von der Fläche her wären diese möglich. Herr Bollinger antwortet, dass die B 3 seit langem ein Streitpunkt zwischen Bund, Land und Gemeinden sei und Straßen in ähnlichen Fällen schon lange zur Landstraße herabgestuft worden seien, wenn leistungsfähige Bundesstraßen oder Autobahnen parallel verliefen. Kreisverkehre seien auf Bundesstraßen innerorts kein Problem, weil sowieso der Verkehrsfluss durch Querungen beeinflusst werde. Außerorts beeinträchtigten sie jedoch die Leistungsfähigkeit der Straße.

Als nächstes fragt ein Bürger nach den Kosten der planfestgestellten Anschlussbauwerke. Herr Bollinger antwortet, dass er diese gerade nicht parat habe, aber im Laufe des Tages nachschauen werde.

Anschließend stellt Herr Fritz als Moderator eine Frage, die im Publikum aufgekommen sei. Er fragt die Experten, was im planfestgestellten Bereich noch geändert werden könne, ohne ein neues Verfahren aufzurollen. Frau Götz legt dar, dass unwesentliche Änderungen von der Planfeststellungsbehörde im Verfahren vorgenommen werden könnten. Wesentlich seien Änderungen vor allem dann, wenn zusätzliche Fläche verbraucht werde und wenn zusätzlich private Grundstücke in Anspruch genommen würden. Im Straßenbau sei auch der Anschluss des nachgeordneten Netzes eine wesentliche Frage, ebenso der komplett andere Bau eines Bauwerkes sowie etwaige Kostenerhöhungen.

Daraufhin möchte eine Bürgerin, die an der Solvaystraße wohnt, wissen, ob ein Gerücht stimme, wonach die dortige Anbindung verschoben werden solle. Herr Bollinger verweist auf die vorherigen Ausführungen von Frau Götz und legt dar, dass eine solche Änderung Dritte beträfe, die schlechter gestellt würden mit der Folge, dass das Verfahren neu aufgerollt werden müsste. Aus diesem Grund werde die planfestgestellte Lösung nicht geändert.

Anschließend fragt ein Bürger, ob die Errichtung einer Ampel auch einen Qualitätseinschnitt der Straße bedeuten würde. Frau Götz erklärt, dass eine Ampel zwar den Verkehr abbremse, aber einen Sicherheitsaspekt darstelle, der keine wesentliche Änderung bedeute.

In der Folge äußern mehrere Bürgerinnen und Bürger Statements anstatt Fragen, welche die bestehende Planung überwiegend kritisch betrachten und beklagen, dass zum jetzigen Zeitpunkt nichts mehr an der Planung geändert werden könne.

Abschließend fragt eine Bürgerin, ob Flüsterasphalt als Straßenbelag genommen werde, um die Lärmbelastung zu reduzieren. Herr Bollinger antwortet, dass lärmreduzierende Beläge benützt würden und dass für jedes von der Straße betroffene Gebäude eine Lärmberechnung durchgeführt worden sei.

IV. Sitzung der Arbeitsgruppen mit Mittagspause

1. Arbeitsgruppe „Verkehr“

Moderator: Robert Meldt

Teilnehmer: ca. 20 Personen

Die Arbeitsgruppe befasst sich bis zur Mittagspause mit den Chancen und Risiken des Baus der neuen B34 für den Verkehr. Zudem wird gesammelt, in welchen Punkten noch Klärungsbedarf besteht.

Als **Chancen** werden die folgenden Punkte genannt:

- Mit Geschwindigkeitsregulierungen können Lärm und Emissionen verringert werden.
- Mit dem richtigen Asphalt kann die Lärmbelastung gemindert werden.
- Der Schwerlast- und Gefahrgutverkehr bekommt einen sichereren Zugang zu seinen Zielen.
- Dadurch wird auch der Wirtschaftsstandort gesichert.
- Insbesondere die Bereiche Siedlung und Ortsmitte werden entlastet.
- Die Fußgänger an der bestehenden B 34 sind sicherer.
- Die Querung der alten B 34 wird sicherer, vor allem die Wege zu Schulen und zum Kindergarten.
- Es ergeben sich Chancen für die Ortsentwicklung.
- Die Verkehrsumleitung für den jährlichen Fasnachtsumzug wird einfacher und billiger.

Als **Risiken** werden die folgenden Aspekte benannt:

- Bisherige Probleme können sich an die geplanten Anschlussstellen verlegen:
 - Es droht eine Lärmbelastung an den Zubringerstraßen.
 - Es drohen Unfälle, vor allem an der Auffahrt Wasserkraftwerk aufgrund von Sichtbehinderungen und Linksabbiegern.
 - Es droht Stau am Gemeinweg beim Übergang zur neuen B 34.
- Die Erwartungen an eine Verkehrsentslastung könnten zu hochgeschraubt sein.
- Die neue B 34 kann dazu führen, dass insgesamt mehr Verkehr als bisher durch Grenzach-Wyhlen fließt.
- Die Abwicklung der Grenz-LKWs könnte nach Grenzach-Wyhlen gelegt werden.

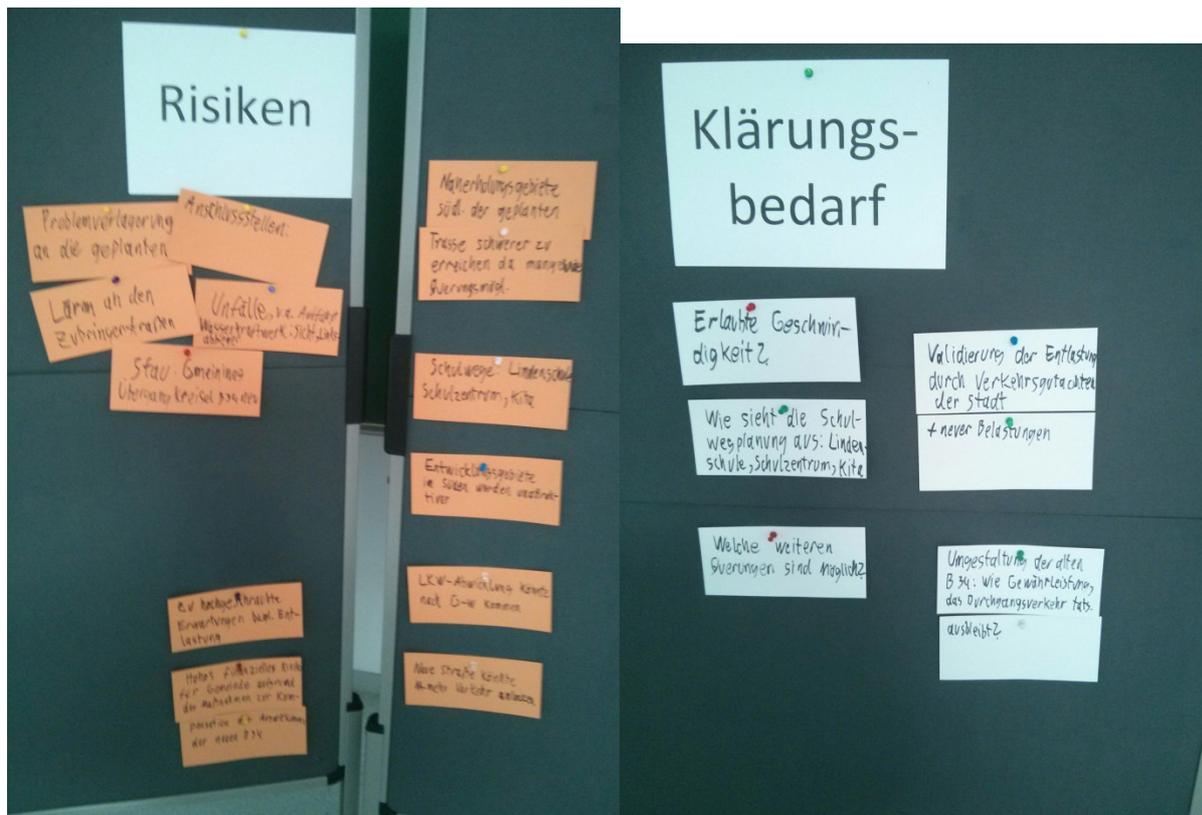
- Die Naherholungsgebiete südlich der geplanten Trasse werden schwerer zu erreichen sein.
- Die Wege zur Lindenschule, zum Schulzentrum und zur Kita werden schwieriger
- Es droht ein hohes finanzielles Risiko für die Gemeinde, wenn sie viele Maßnahmen trifft, um negativen Auswirkungen der neuen B 34 entgegenzuwirken
- Die Entwicklungsgebiete im Süden der Gemeinde werden unattraktiver.

Klärungsbedarf sehen die Teilnehmer in folgenden Punkten (Zusammenfassung von Vor- und Nachmittag):

- Was wird die erlaubte Geschwindigkeit auf der neuen B34 sein?
- Wie sieht die Schulwegplanung für die Lindenschule, das Schulzentrum und die Kindertagesstätte aus?
- Welche weiteren Querungen der neuen B34 sind möglich?
- Die prognostizierte Verkehrsentlastung und neue Belastungen sollen durch das Verkehrsgutachten der Stadt validiert werden.
- Wie wird bei der Umgestaltung der alten B34 gewährleistet, dass der Durchgangsverkehr tatsächlich ausbleibt?
- Was genau ist der „lärmreduzierende Asphalt“, der verwendet werden soll?

Pinnwände bis zur Mittagspause:



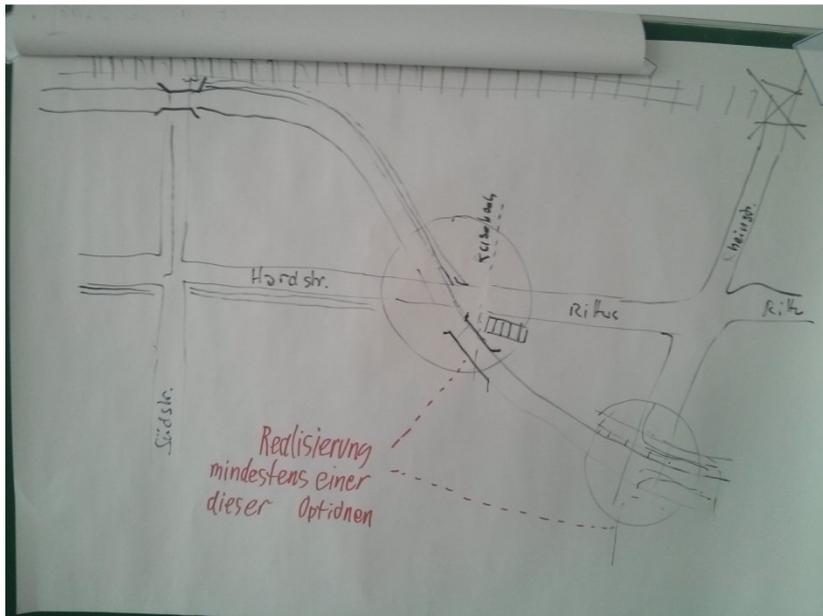


Während der Mittagspause clustert der Moderator die genannten Risiken thematisch (siehe Abbildungen am Ende dieses Arbeitsgruppenprotokolls). Es ergeben sich vier Themengebiete: Verkehrsbelastung, Wege in der Gemeinde, Finanzen und Stadtentwicklung.

Anhand dieser Themen sammelt die Arbeitsgruppe in der Folge **Handlungsmöglichkeiten:**

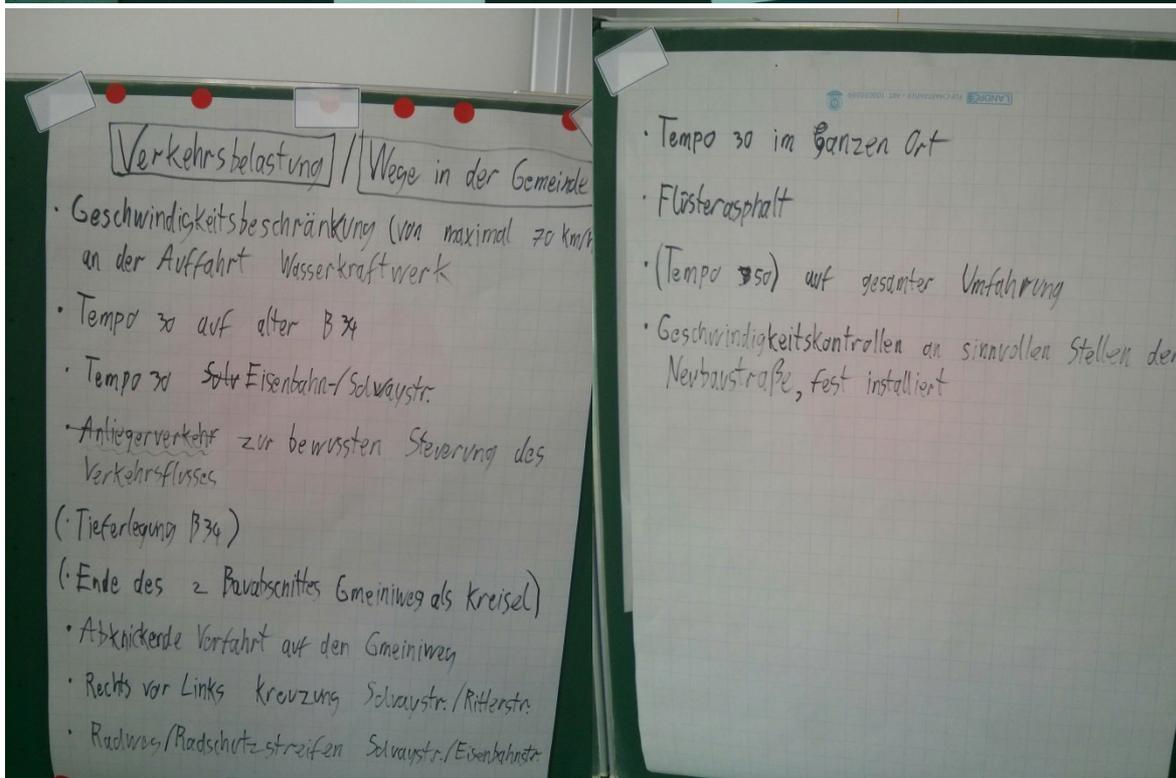
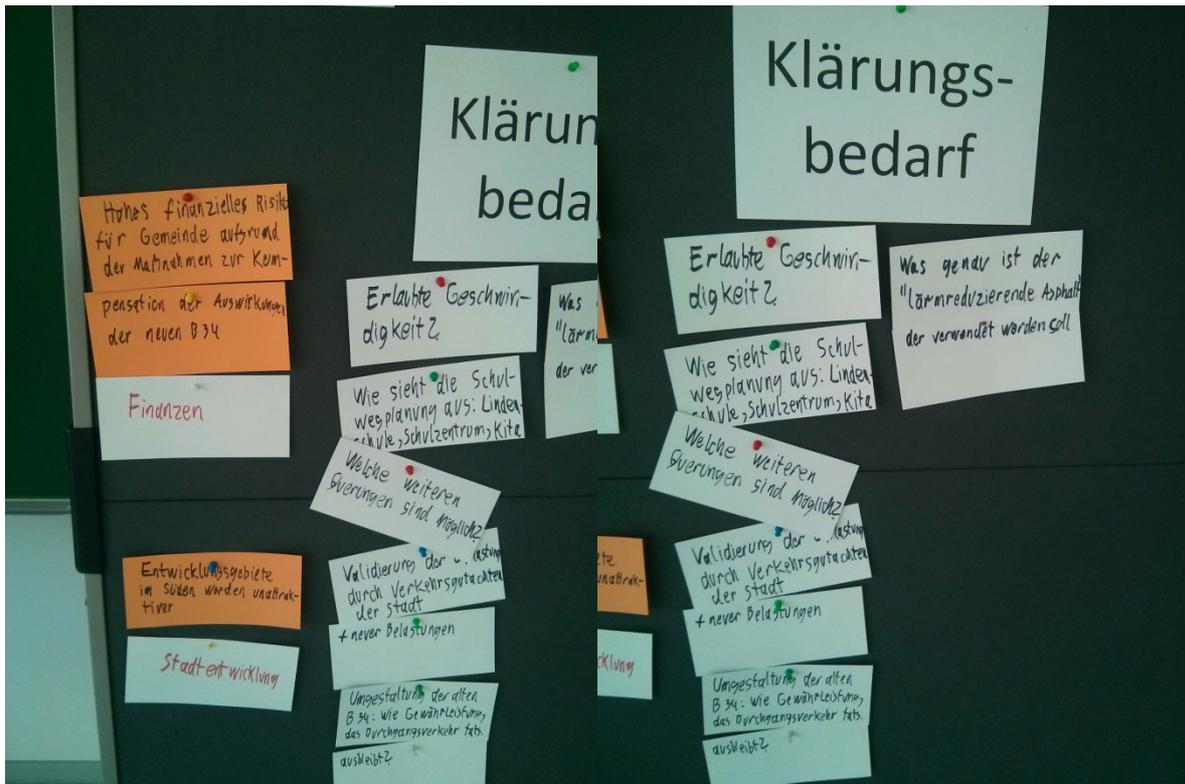
- Diverse Geschwindigkeitsbeschränkungen im Ortsgebiet: Als Maximalforderungen werden Tempo 30 im ganzen Ort und Tempo 50 auf der gesamten Umfahrung genannt. Vertreter der Gemeindeverwaltung und des Regierungspräsidiums erläutern bei ihren Besuchen in der Gruppe, dass das rechtlich nicht möglich ist. Im Rahmen des rechtlich Möglichen wünscht sich die Gruppe sicherheits- und emissionsadäquate Geschwindigkeitsbeschränkungen im Ort und auf der Umfahrung.
 - An der Auffahrt Wasserkraftwerk wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung von höchstens 70 km/h angeregt.
 - Auf der alten B 34 wird eine Beschränkung auf 30 km/h angeregt.
 - Auf der Eisenbahn-/Solvaystraße wird ebenfalls Tempo 30 angeregt.
 - An geeigneten Stellen der Neubaustraße sollen fest installierte Geschwindigkeitsmessgeräte stehen.
- Anliegerverkehr soll zur bewussten Steuerung des Verkehrsflusses eingerichtet werden.
- Mehrere Personen in der Gruppe wünschen sich eine Tieferlegung der B 34 und einen Kreisverkehr am Ende des zweiten Bauabschnittes am Gmeiniweg. Frau Götz vom Regierungspräsidium erläutert bei ihrem Besuch in der Gruppe, dass dies im Rahmen der schon vorgenommenen Planfeststellung nicht machbar ist.
- Als Alternative wird eine abknickende Vorfahrtsregelung am Anschluss Gmeiniweg vorgeschlagen.
- Rechts vor Links an der Kreuzung Solvaystraße/Ritterstraße wird gewünscht.

- Ein Radweg oder Radschutzstreifen an der Solvay-/Eisenbahnstraße wird gewünscht.
- Flüsterasphalt wird als Belag der neuen B34 gewünscht.
- Mindestens eine der auf dem folgenden Bild skizzierten Brückenquerungen soll realisiert werden.



Pinnwände und Flipcharts am Ende der Arbeitsgruppenphase:





2. Arbeitsgruppe „Offene Gruppe“

Moderator: Prof. Dr. Fritz

Teilnehmer: ca. 22 Personen

Die Arbeitsgruppe, die keine besondere Thematik bearbeiten soll, befasst sich nach einer Vorstellungsrunde zunächst intensiv mit grundsätzlichen Fragen des Baus der B 34 neu. In diesem

Kontext wird von einigen Teilnehmern noch einmal die fehlende Bereitschaft des Regierungspräsidiums kritisiert, sich auf Änderungen - und seien es auch nur unwesentliche - näher einzulassen. Auch heben einige Teilnehmer ihre persönliche Betroffenheit durch die vorgesehenen Maßnahmen hervor.

Der Moderator macht die Teilnehmer darauf aufmerksam, dass man für das weitere Vorgehen in der Arbeitsgruppe von der festgestellten Trasse der B 34 neu ausgehen solle: Das habe der Informationsabend mit dem Regierungspräsidium am 18. Februar und auch die heutige Plenumsveranstaltung ergeben. Es sei daher wenig zielführend, im weiteren Verlauf der Debatte Fragen des Baus etwaiger Kreisverkehre oder einer Übertunnelung von Streckenabschnitten in den Mittelpunkt zu stellen. Stattdessen sollte in einer Diskussionsrunde jeder der Teilnehmer zu Wort kommen und sich dabei folgenden Fragen zuwenden:

Welche Chancen ergeben sich aus dem Bau der B 34 neu?

Welche Risiken können durch den Bau der B 34 neu entstehen?

Welcher Klärungsbedarf besteht in diesem Zusammenhang?

Im Verlauf der weiteren Vormittagsveranstaltung werden daraufhin von den Teilnehmern folgende **Chancen** benannt:

- Gute Rückbauplanung der alten B 34
- Erhöhte Sicherheit für Radfahrer auf der alten B 34
- Weiterentwicklung des ÖPNV
- Keine Gefahrguttransporte durch die Ortsmitte
- Konzept für Radverkehr
- Verwirklichung von Lärmschutz
- Einrichtung von Tempo 30-Zonen auf der alten B 34 und Aufstellen von Geschwindigkeitsmessgeräten (Blitzer)
- Schulwegesicherheit
- Entlastung des Ortskerns vom Verkehr
- Gute Lösung für Eisenbahnstraße finden
- Einrichtung eines Fußgängerüberwegs beim Penny-Markt
- Gemeinde errichtet auf eigene Kosten Überquerungen der B 34 neu
- Insgesamt besteht Chance für den Gemeinderat, gute Lösungen zu finden

Als etwaige **Risiken** benennen die Teilnehmer folgende Aspekte:

- Abtrennung von Gemeindeteilen
- Trennung von Hardtstraße und Südstraße
- Gefahr für den Schulweg an den Stellen, wo verstärkter Verkehr von der B 34 neu in den Ortskern geführt wird
- Feuerwehrezufahrt zu einzelnen Teilen der Gemeinde wird erschwert
- Gefahrguttransporte auf der B 34 neu, wenn diese nicht tiefer gelegt wird
- Vielfältige gesundheitliche Risiken, insbesondere durch Zufahrten zum Ortskern
- Gefahr für die Verkehrssicherheit bei T-Kreuzungen
- Es sei mit Ausweichverkehr auf Schleichwegen zu rechnen

- Einkaufstourismus bei den Großmärkten birgt bei vorgesehener Straßenführung Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs; man könne nicht auf die ersten Verkehrstoten warten
- Unumkehrbarkeit der Brückenbauwerke

Klärungsbedarf haben die Anwesenden für Folgendes:

- Welche Konsequenzen hat das Sicherheitsaudit für die Planfeststellung?
- Ist es grundsätzlich möglich, eine Bundesstraße mit einem Kreisverkehr zu versehen?
- Kann eine Geschwindigkeitsbeschränkung für die B 34 neu vorgesehen werden?
- Welchen Status wird die bisherige B34 erhalten ?
- Ist im Hinblick auf die benannte Chancen und Risiken mit Verzögerungen beim Bau der B 34 neu zu rechnen?
- Welche Konsequenzen für das Budget ergeben sich daraus, dass bereits beim Bauabschnitt II eine Anbindung an den Gemeinweg erfolgt?
- Ist einer der zahlreichen Vorschläge, die von den Bürgern gemacht wurden, umsetzbar?
- Was bedeutet der Begriff "unwesentliche Änderung"?
- Wie tief kann die Trasse trotz Planfeststellung gelegt werden?
- Welche Schallschutzmaßnahmen sind im Bereich der Solveystrasse möglich?
- Wie soll die Kreuzung Eisenbahnst. / Rheinfelderstr. ausgestaltet werden?
- Was bedeutet der baubedingte Wegfall von Sportplätzen?
- Können die Sicherheitszeiten der Feuerwehr und des Rettungsdienstes eingehalten werden?

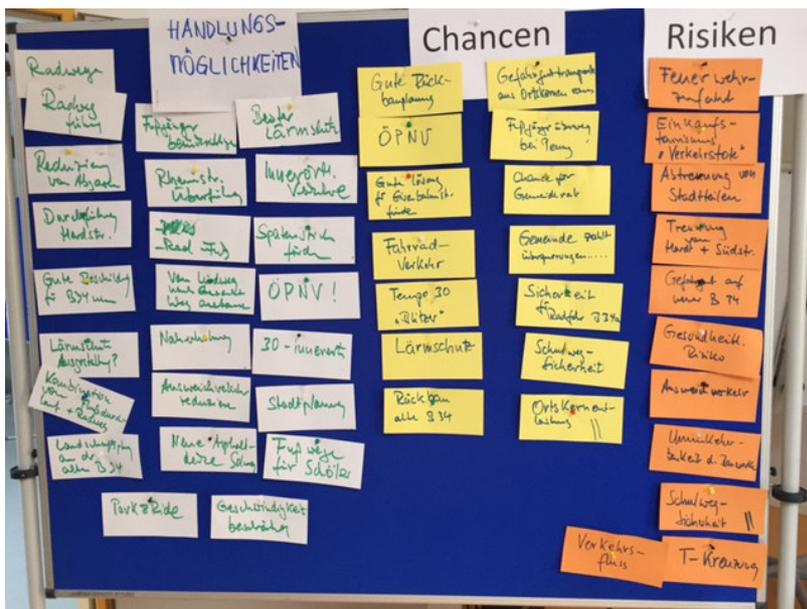
Nach der Mittagspause stehen der Arbeitsgruppe zunächst die Experten des Regierungspräsidiums, Frau Götz und Herr Bollinger, sowie der Gemeinde, Herr Käufflin und Bürgermeister Dr. Benz zur Verfügung. Die Experten des RP beantworten die aufgeworfenen Fragen zusammengefasst dahingehend, dass keine unwesentliche Änderung im Sinne des § 76 Abs. 2 VwVfG u. a. dann vorliege, wenn der Bereich der festgelegten Trasse verlassen werde, wenn durch eine Änderung bspw. neue Belastbarkeiten für bislang nicht Betroffene entstünden, wenn der Kostenrahmen nicht eingehalten werde etc. Zudem sei erfahrungsgemäß bei einer Planänderung mit nicht unerheblichen Zeitverzögerungen zu rechnen, so dass das RP sich zunächst in mehreren Schritten mit dem Verkehrsministerium ins Benehmen setzen müssten. Dabei könne nicht vorhergesagt werden, wie dieses reagieren werde; auch müsse berücksichtigt werden, dass für Betroffene dann auch wieder der Rechtsweg eröffnet sei. Kreisverkehre für Bundesstraßen bedürften einer besonderen Rechtfertigung; sie kämen innerorts in Betracht, wenn bereits Abzweigmöglichkeiten bestünden, erforderten aber grundsätzlich das Zusammentreffen von etwa vier gleich stark befahrenen Straßen. Außerorts kämen sie nur gelegentlich in Betracht. Was die Geschwindigkeit anbelange, so sei grundsätzlich von Tempo 100 auszugehen. Die eingeplanten Schallschutzmassnahmen bezögen sich auch auf diese Geschwindigkeit. Würde man von einer reduzierten Geschwindigkeit ausgehen, so hätte dies Auswirkungen auf den Schallschutz. Nach dem Bau sei die Straßenverkehrsbehörde für Geschwindigkeitsreduzierungen zuständig und erfahrungsgemäß würden solche Beschränkungen im Bereich der Abfahrten verhängt werden. Die vorgesehene Verkehrszählung habe keine Auswirkungen auf den Bau der B34 neu, sei jedoch für das Verkehrskonzept der Gemeinde von Bedeutung. Bürgermeister Dr. Benz ergänzte, die Gemeinde wolle unter Beteiligung der Bevölkerung ein Verkehrskonzept entwickeln. Dafür werde ein Verfahren mit dem Moderatorenteam Prof. Fritz, Dr. Sellke und Dr. Wachinger durchgeführt werden. Was die Sportplatzfrage betreffe, so verweist Dr.

Benz darauf, dass das Grundstück des wegfallenden Sportplatzes ohnehin nicht im Eigentum der Gemeinde gestanden habe und die Gemeinde ein Sportzentrum favorisiere. Schließlich erklärt der Leiter der Ordnungsbehörde Herr Käufli, die Verwaltung habe bereits Pläne entwickelt um sicherzustellen, dass die Rettungskräfte alle Ortsteile rechtzeitig erreichen könnten. Die entsprechenden Überlegungen sollten jedoch zunächst dem Gemeinderat vorgetragen werden, weshalb er um Verständnis bitte, dass er sich heute mit entsprechenden Informationen zurückhalten wolle. Frau Götz vom RP erläutert sodann, dass die ehemalige B 34 Trasse auf den Status einer Ortsstraße und in Teilen auf den einer Kreisstraße zurückgestuft werde. Von daher liege es dann im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde, wie sie mit der Ortsstraße im Einzelnen Verfahren wolle. Die Anbindung des Gemeinweges im Rahmen des Bauabschnitts II habe, so erklärt Herr Bollinger, keine Auswirkungen auf das Budget.

Nach Beendigung der Expertenbefragung entwickeln die Teilnehmer der Arbeitsgruppe verschiedene **Handlungsmöglichkeiten** für die von ihnen benannten Chancen und Risiken. Sie benennen im Wesentlichen und zusammengefasst:

- eine optimierte Radwegführung wie auch der innerörtlichen Verkehre
- die Einrichtung eines Park & Ride Systems
- die Reduzierung von Lärm und Abgasen
- den ÖPNV
- die Stadtplanung einschließlich der Landschaftsplanung
- die Sicherung von Schulwegen
- Geschwindigkeitsreduzierungen
- eine Reduzierung des Ausweichverkehrs
- verschiedene Formen der Unter- bzw. Überquerung der B 34 neu für unterschiedliche Verkehrsteilnehmer.

Pinnwände und Flipcharts am Ende der Arbeitsgruppenphase:





3. Arbeitsgruppe Bedeutung der B 34 für bestimmte Bevölkerungsgruppen

Moderator: Dr. Piet Sellke

Teilnehmer: ca. 10 Personen

Die Arbeitsgruppe befasst sich mit den Auswirkungen der geplanten neuen B34 auf unterschiedliche Bevölkerungsgruppen. Dabei sollen sowohl Nachteile wie auch Vorteile betrachtet werden. Das Ziel besteht darin, bspw. bewusst die Perspektive von Schülerinnen und Schülern, Kindern, älteren Menschen oder in der Mobilität eingeschränkten Menschen einzunehmen. Ebenso spielen die Gruppen der Pendler, des Einzelhandels und des Touristen eine Rolle. Die Chancen und Risiken sollen aus den Augen der Bedürfnisse dieser Gruppen festgestellt werden.

Als **Risiken** werden genannt:

- eine abgeschnittene Rheinstraße
- abgeschnittene Radwege
- eine verpasste Planung der neuen B 34 sowie der alten B 34 im Zuge des Baus der neuen (Chancen vertan)
- abgeschnittene Buslinien
- Schwierigkeiten des Einzelhandels an der alten B 34 durch verringerten Durchgangsverkehr
- Mangelnder Lärmschutz
- Der Wegfall eines Sportplatzes

Als **Chancen** werden genannt:

- Ein umfassendes Attraktivitätskonzept für Grenzach – Wyhlen, das viele der Risikopunkte integrativ aufgreift
- Eine erhöhte Sicherheit des Fußgänger- und Radverkehrs an der alten B34
- Chancen für Tourismus und Freizeit, falls diese Aspekte in der Planung berücksichtigt werden

erarbeitet, dabei aber auch mögliche Chancen herausgestellt, die sich im Rahmen der Planung ergeben könnten. Klärungsbedarf gibt es bei folgenden Fragen:

Klärungsbedarf

- Sind die archäologischen Grabungen berücksichtigt in der Zeitplanung?
- Sind archäologische Ausgleichsmaßnahmen möglich?
- Zieht die B34 mehr Verkehr an? Gibt es Untersuchungen zur Luftqualität?
- Wie wird Luftqualität berücksichtigt?
- Wie werden die Ausgleichsmaßnahmen vernetzt?
- Welche Ausgleichsmaßnahmen wird es in diesem Jahr bereits geben?
- Wie geht man mit Überschwemmungen auf dem Spitzacker um und welche Maßnahmen kann man dagegen ergreifen im Zuge der Umsetzung der B34?
- Ist eine Unterquerung der B34 durch mehrere Bäche (z.B. Aufspaltung des Ruschbaches) möglich? Ist es möglich neben den geplanten 3 Querungen zusätzliche 2 Bachquerungen einzubauen?
- Können Querungen in die Breite (statt in die Höhe) erweitert werden?
- Können statt des geplanten Rohrdurchlasses beim Leuengraben bzw. Rechtecksdurchlasses beim Langmattgraben ökologische Querungen mit Gewässerrandstreifen nach dem Wassergesetz 2013 errichtet werden, welche dann natürlich entsprechend breiter wären?

Diese Fragen können zum Abschluss der Arbeitsgruppensitzungen durch Frau Götz und Herrn Bollinger weitgehend beantwortet werden. Die Antworten auf die wichtigsten Fragen wird das RP in einem Dokument zusammenstellen und auf seiner Homepage öffentlich zur Verfügung stellen.

Aus den erarbeiteten Risiken und Chancen ergeben sich die folgenden Anregungen und Empfehlungen, die die Arbeitsgruppe dem Regierungspräsidium und dem Gemeinderat zur Prüfung und Berücksichtigung zur Verfügung stellt:

Hochwasserschutz:

- Risiken:
 - Überflutete Keller durch zusammengeschaltete Bäche (großes Einzugsgebiet, bei Starkregenereignissen Bildung von hohen Wasserwellen durch gleichzeitiges Zusammenkommen von Wasser aus den verschiedenen Quellen)
 - Zu wenige Querungen für Bäche wenn sie aus Hochwasserschutzgründen aufgespaltet werden
- Daher werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:
 - Offenlegung verdolter Bäche und Renaturierung
 - Bachauftrennung als Präventionsmaßnahme gegen hohe Wasserwellen bei Starkregenereignissen , weitere Querungen
 - Dorfbach von Ruschbach trennen, extra Querung erarbeiten
 - Langmattgraben: Weitere ökologische Querung mit Gewässerrandstreifen (Wassergesetz 2013)
 - Leuengraben: Ökologische Querung mit Gewässerrandstreifen (Wassergesetz 2013) statt Rohrdurchlass
 - Altrheinmündung Leuengraben öffnen + renaturieren
 - Ruschbach: Ökologische Querung mit Gewässerrandstreifen nach Wassergesetz 2013

- Kappellenbach: Offenlegung, Querung

Die Gruppe schlägt vor, dass VertreterInnen des BUND die geplanten Verbesserungen und Ausgleichsmaßnahmen im Detail mit Frau Ruf (Regierungspräsidium Freiburg) diskutieren.

Luftqualität:

- Risiken:
 - Luftverschmutzung Strömungskanäle zwischen Grenzach und Wyhlen
 - Lärm- und Luftemission von Basel
- Maßnahmen:
 - Luftmessungen vorgeschlagen für den Gemeinderat
 - Industrieansiedlung ist notwendig (Ersatzstandort für Basel)
 - Aber: Auf Luftreinhalte / Umweltrisiken achten bei Ansiedlung neuer Betriebe (CleanTech, Life Science)
 - Auf Störfallbetriebe achten (diese vermeiden!)
 - Geschwindigkeitsbegrenzungen prüfen (wg. Lärm und Luftqualität)

Naturschutz und Naherholung

- Risiken:
 - Flächenverbrauch: 30 ha Landschaftsverbrauch
 - Salzlände Naherholungsgebiet Grenzach wird zerstört
 - Biotop Altrhein gefährdet
 - „Riviera“ fällt weg für Rheinschwimmer
 - Zugänge für Tiere / Kleintiere in die Naturschutzgebiete stark eingeschränkt (Zu wenige ökologische Querungen für Bäche mit Wandermöglichkeit für Kleintiere)
 - Wanderungsbewegungen von Amphibien Altrhein in den nördl. Wald werden verhindert
 - Naturerfahrung bleibt eingeschränkt
 - Stickstoffeinträge von den Straßen
- Mögliche Maßnahmen (auch im Rahmen von Ausgleichsmaßnahmen):
 - Totalaushub der Kesslergrube
 - Renaturierung, Auftrennung der Bäche
 - Pflegeplan für Böschungen und Seitenstreifen der Bäche
 - Nahrungs- und Wohnraumangebot für Zugvögel und andere Tiere durch abschnittsweise Pflege der Böschungen anstelle von großflächiger Mahd/großflächigem auf den Stock setzen von Gehölzen
 - Sinnvolle Bepflanzungen der Böschungen (regionale Arten), Mager-Rasen wachsen lassen auf ungedüngter Fläche!
 - Düngungsfreie Flächen und Weglassen stickstoffbindender Pflanzen bei der Bepflanzung/Aussaart von Rasenmischungen
 - Ansiedlung von Pflanzen abwarten
 - Gewässerrandstreifen mit Bäumen bepflanzen (Strukturvielfalt für Vögel und Insekten)
 - Erhalt von alten Bäumen

- Vorschläge: alte Obstsorten oder Eichen (geringerer Pflegeaufwand und gleichzeitig wertvoller Lebensraum für viele Tiere)
- Biber-Ansiedlung
- Flächenverbrauch einschränken beim Kreisler Gemeindegeweg

Klimaneutrale Mobilität

- Risiken:
 - Zieht schweizer Pendler an (Argau-Base)l
 - B34 nicht notwendig für Radfahrer
 - Ansiedlung Sondermüll Zimmermann wird durch bessere Verkehrsanbindung begünstigt.
 - Zugänge für Fußgänger / und Fahrradfahrer in die Naherholungsgebiete
- Maßnahmen:
 - Weinweg fortführen
 - Fahrradweg zum Recyclinghof, Hochrheinfahrradweg
 - Lärmschutz vor Bahnlinie möglich, Südschwarzwaldradweg Bahnlinie 10-15 m verschieben (dieser Vorschlag wurde nach den Antworten des RP auf die Fragen nicht mehr weiterverfolgt)

Römische Ausgrabungen

- Risiken:
 - Taucht Hauptgebäude auf?
 - Bahnübergang B34 Tempelpodium
- Maßnahmen:
 - Zufallsfunde römischer Ausgrabungen sollen berücksichtigt werden
 - Römerradweg Grenzach-Augst Fährre oder Kraftwerk





V. Präsentation und Diskussion der Arbeitsgruppenergebnisse im Plenum

Die Moderatoren tragen die Ergebnisse ihrer Arbeitsgruppen vor (siehe Arbeitsgruppenprotokolle). Anschließend werden hierzu Fragen und Anmerkungen der Bürger im Plenum gesammelt.

Eine Bürgerin möchte wissen, was genau die Ausgleichsmaßnahmen seien, die dieses Jahr bereits durchgeführt würden, und wann diese beginnen würden. Frau Götz erläutert, dass es sich dabei um Nistkästen und Nisthilfen für Vögel handle im Bereich Auhof und um Schutzmaßnahmen im Naturschutzgebiet Altrhein. Alle weiteren Maßnahmen würden während des Baus oder im Anschluss umgesetzt. Für Details verweist sie auf den Planfeststellungsbeschluss.

Ein Bürger fragt, ob die Auswirkungen des Straßenbaus auf das Vogelschutzgebiet in der Gemeinde beachtet worden wären. Die Gemeindevertreter erklären, dass es im vom Bau betroffenen Gebiet kein Vogelschutzgebiet gebe.

Eine Bürgerin bittet darum, solche Workshops künftig zu einem früheren Zeitpunkt anzusetzen, wenn noch tatsächlich Einfluss genommen werden könne. Frau Götz antwortet darauf, dass sich Planfeststellungsverfahren oft sehr lange hinzögen, eine Beteiligung durch Offenlegung der Pläne und öffentliche Erörterungstermine aber immer gegeben sei. Aus heutiger Sicht ergebe sich das Problem, dass viele Personen, die heute von den Plänen betroffen seien, zum Zeitpunkt des Verfahrens noch nicht hier gewohnt hätten und daher nicht hätten beteiligt werden können. Herr Benz erklärt, dass es eine aktive Beteiligungstradition in der Gemeinde gebe und viele Beteiligungen von Beginn des Planungsprozesses an durchgeführt würden, etwa zur neuen Ortsmitte. Im Fall der neuen Bundesstraße sei es dem Gemeinderat und ihm als Bürgermeister ein Anliegen gewesen, die noch vorhandenen Spielräume durch Bürgerbeteiligung zu gestalten.

Herr Fritz erläuterte, dass der intensive Rechtsschutz in den Planungsverfahren zu sehr langen Verfahrensdauern führe. Herr Benz habe das Straßenbauprojekt so wie heute vorgestellt vorgefunden und sich bemüht, die Spielräume so weit wie möglich auszuloten.

VI. Verabschiedung, Ausblick

Herr Benz bedankt sich bei den anwesenden Mitarbeitern der Gemeindeverwaltung und des Regierungspräsidiums, dass sie sich an einem Samstag die Zeit für diese Veranstaltung genommen haben. Ebenso bedankt er sich beim Hausmeister und Frau Scarpinato vom Hauptamt der Gemeinde, sowie bei den Moderatoren. Herr Benz kündigt an, dass es eine weitere Bürgerbeteiligung zum Verkehrskonzept der Gemeinde mit dem Moderatorenteam Fritz/Sellke/Wachinger geben werde. Dabei solle das Thema der Steuerung des innerörtlichen Verkehrs grundlegend behandelt werden. Abschließend bittet Herr Fritz zwei Bürger aus dem Plenum, sich als „Redaktionsbürger“ zur Verfügung zu stellen, also das Gesamtprotokoll, welches das Moderationsteam erstelle, gegenzulesen. Für diese Aufgabe melden sich Frau Althof und Herr Bachmann. Daraufhin schließt Herr Benz die Veranstaltung.