

## **Dokumentation**

### **10. Treffen des Dialogforums am 2. Juli 2019**

#### **im Bürgersaal, Rathaus Immenstaad**

1. Begrüßung & Einführung durch RP Tübingen (Team B31) / Moderation (team ewen)
2. Vorstellung aktueller Planungsstand: Verkehrliche Wirksamkeit Variante A-B, Trassenoptimierung, Thematik Lärm- & Luftschadstoffe
3. Reflektion und Rückfragen zu der vorgelegten Variantenauswahl
4. Ausblick & weiteres Vorgehen im Dialogforum

## Teilnehmende

per Zufallsverfahren ausgewählte Bürgerinnen und Bürger	<p>9 Bürgerinnen und Bürger aus:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Markdorf</li> <li>- Immenstaad</li> <li>- Meersburg</li> <li>- Stetten</li> <li>- Hagnau</li> </ul>
Initiativen und Interessensgemeinschaften	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Interessengemeinschaft Verkehrsneuplanung Ittendorf (Hr. Dr. Brause)</li> <li>- Meersburger Initiativ Kreis B 31 neu (MIK) (Hr. Landwehr)</li> <li>- Interessensgemeinschaft Verkehrsplanung B31/33 Stetten e.V. (Hr. Neu)</li> <li>- Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V. (VIHaB)</li> <li>- Bürgerinitiative Immenstaad B31Neu e.V. (BIB31neu) (Hr. Kirchhoff)</li> <li>- Team B31 pro 7.5 Stetten</li> </ul>
Umwelt- und Naturschutzverbände, IHK	<ul style="list-style-type: none"> <li>- NABU-Bezirksverband Donau–Bodensee (Hr. Mannes)</li> <li>- BUND Immenstaad (Hr. Lindemann)</li> <li>- IHK Bodensee-Oberschwaben</li> <li>- Landesjagdverband Baden-Württemberg für den Landesnaturschutzverband (Hr. Kohler)</li> </ul>
Vertreter des Obst-/Weinbaus	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Immenstaad</li> </ul>
Vertreter des Regierungspräsidiums Tübingen Planungsteam B31	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hr. Feil</li> <li>- Hr. Kühnel</li> </ul>
Gutachter	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hr. Stocks, Büro für Umweltsicherung und Infrastrukturplanung Tübingen</li> <li>- Hr. Schettler, Büro Eberhard + Partner</li> <li>- Hr. Kramer, Gutachter Fauna, Flora, Biotope</li> <li>- Hr. Münnich, Klinger und Partner Ingenieurbüro für Bauwesen &amp; Umwelttechnik GmbH</li> <li>- Hr. Kiener, Modus Consult Ulm</li> <li>- Hr. Dr. Hagemann, Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH &amp; Co. KG</li> </ul>
Moderationsbüro team ewen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hr. Ewen</li> <li>- Hr. Ilgner</li> </ul>

## 1. Begrüßung und Einführung

Herr Kühnel (Regierungspräsidium Tübingen) und Herr Ewen (Moderationsbüro team ewen) begrüßen die Mitglieder des Dialogforums zur zehnten Sitzung.

Zu Beginn tauschen sich die Teilnehmenden über ein aktuelles Thema aus. In nächster Zeit ist eine Demonstration von Initiativen in Hagnau geplant. Dazu muss die B31 für drei Stunden voll gesperrt werden. Dieses Vorgehen wird von anderen Initiativen kritisiert und die Frage gestellt, warum ein Dialogforum stattfindet, wenn doch bereits Vorfestlegungen von Initiativen bestehen. In der Diskussion wird deutlich, dass das Recht auf Demonstrationen nicht verwehrt werden kann und ein Abbruch des Dialoges sicherlich keine gute Lösung für die Region insgesamt darstellt. Andere Mitglieder aus dem Dialogforum ergänzen, dass die Rolle des Dialogforums auch darin bestehe, dass Rückfragen beim und Austausch mit dem Planungsteam des Regierungspräsidiums Tübingen und den beauftragten Gutachtern möglich sind. Das solle für ein besseres Verständnis der Planung und letztlich auch für eine bessere Planung. Eine Beendigung des Dialogforums, so das Ergebnis der Diskussion, ist weder sinnvoll noch erforderlich, auch wenn bei den Initiativen Meinungen bezüglich einer Vorzugsvariante bereits verfestigt seien.

Neben der Vorstellung der verkehrlichen Wirksamkeit der Variante AB sollen im Rahmen der Sitzung die Lärm- und Luftschadstoffthematik angesprochen werden. Hierzu bestehe dann in Kleingruppen auch nochmals die Möglichkeit Fragen direkt an die Gutachter zu richten, erklärt der Moderator.

## 2. Vorstellung aktueller Planungsstand & 3. Reflektion und Rückfragen zu der vorgelegten Variantenauswahl

### Verkehrliche Wirksamkeit Variante AB

Verkehrsgutachter Herr Kiener präsentiert zunächst die neuen Bezeichnungen der Prognose-Planfälle in den Korridoren Süd, Mitte und Nord. Eine Gegenüberstellung der alten und neuen Bezeichnungen sind in der Präsentation zu finden (siehe dazu [Präsentation](#)). Eine Vielzahl der Prognose-Planfälle ergibt sich auch dadurch, dass für eine Variante mit unterschiedlichen baulichen Randbedingungen gerechnet werden müsse. Beispielsweise für Trassenvarianten der B31neu mit Anschluss an die L207 und ohne diesen Anschluss, Trassen mit einer Spange „Auf dem Roggele“ und Trassen mit Berücksichtigungen anderer Ortsumgehungen.

Neu in der Untersuchung sind die Planreihen 13 (PPF AB1, Kombination aus A im Westen und B1-V5 im Osten) und 14 (PPF AB2, Kombination aus A im Westen und B2 im Osten).

Die Ergebnisse der Untersuchungen zu AB1 und AB2 lassen sich wie folgt festhalten:

- AB1: Verkehr wird in der Größenordnung zwischen 25.700 und 29.300 Kfz/d auf der bestehenden Trasse gebündelt mit SV<sup>1</sup>-Anteilen zwischen 18 % und 22 %.
  - o B31 alt wird z. B. im Abschnitt zwischen Hagnau und Immenstaad um rund 19.300 Kfz/24 h entlastet; auf der B31 alt verbleibt ein werktägliches Verkehrsaufkommen von rund 3.300 Kfz/24 h.

---

<sup>1</sup> Schwerverkehr

- AB2: Verkehr wird in der Größenordnung zwischen 25.600 und 27.800 Kfz/d auf der bestehenden Trasse gebündelt mit SV-Anteilen zwischen 18 % und 22 %.
  - o Die B31 alt wird z. B. im Abschnitt zwischen Hagnau und Immenstaad um rund 19.600 Kfz/24 h entlastet; auf der B31alt verbleibt ein werktätiges Verkehrsaufkommen von rund 3.000 Kfz/24 h.
- Beide Varianten (AB1 / AB2) sorgen für eine Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes (in unterschiedlichen Größenordnungen).
- Weiterhin gilt, dass alle untersuchten Trassen die Aufgabe der großräumigen Bündelung in etwa derselben Größenordnung erfüllen.
- Ebenso erfüllen alle bisher untersuchten Trassen auch die Aufgabe der Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes.

Folgende Aspekte wurden in der sich anschließenden Diskussion angesprochen:

- | *Liegt den präsentierten Trassen immer eine vierspurige Straße zugrunde?*  
 Ja, die hier besprochenen Varianten AB1 und AB2 sind vierspurig untersucht worden.
- | *Fällt der Anschluss der B31neu an die L207 weg?*  
 Ja, dieser Anschluss wird voraussichtlich nicht weiter beplant. Auf den Anschluss kann an dieser Stelle aus verkehrlicher Sicht verzichtet werden. Wenn dieser Anschluss nicht gebaut wird, können auch Flächen eingespart werden. Außerdem wird der Bereich der Siedlung von Verkehr entlastet.
- | *Das Vorgehen erscheint sehr komplex und umfangreich. Ist das notwendig?*  
 Ja, auch aus dem Grund, da die Planung einer gerichtlichen Überprüfung standhalten muss. Die vielen verschiedenen Varianten müssen deshalb auch auf ihre verkehrliche Wirksamkeit untersucht werden.
- | *Wann können detaillierte Zahlen genannt werden? Auch für die Belastungen innerhalb von Stetten?*  
 Im Zuge der weiteren Sitzungen werden weitere Verkehrszahlen präsentiert werden können. Diese werden auch online zur Verfügung gestellt. Herr Kiener erinnert aber ebenfalls daran, dass es nicht „die eine Zahl“ gibt. Diese hängt immer von dem betrachteten Streckenabschnitt und den weiteren Variablen (z. B. weiteres Straßennetz) ab.
- | *Wenn man den Bundesverkehrswegeplan betrachtet - unter der Voraussetzung, dass bis 2030 von immer mehr Verbrennungsmotoren Abstand genommen werden muss - ist der Bundesverkehrswegeplan überhaupt noch das richtige Planungsinstrument?*  
 Der Bundesverkehrswegeplan 2030 ist von der Bundesregierung beschlossen worden. Der Bedarfsplan (u.a. für die Bundesfernstraßen) wurde vom Bundestag beschlossen und passierte den Bundesrat. Als Sechstes Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes hat dieser Rechtsgültigkeit. Auch wenn zukünftig mehr Autos elektrisch angetrieben werden, sind diese auf den Straßen unterwegs. Die Berücksichtigung eines geringeren Verkehrsanstieges ist durch die Studie Mobiles Baden-Württemberg und durch die Ergebnisse aus der Diskussion mit Herrn Professor Monheim eingeflossen. Den geringeren MIV-Verkehrszuwachs durch z. B. mehr Nutzung von ÖPNV zu erreichen, bedarf großer Anstrengungen in der Region.

Insgesamt wird davon ausgegangen, dass die Nachfrage nach Mobilität weiter zunehmen wird.

| *Wurden bezüglich des Anschlusses der Fähre in Meersburg für die Varianten AB1 und AB2 andere Annahmen getroffen als bei den übrigen Varianten?*

Nein, hier wurden keine anderen Voraussetzungen angenommen als bei den bisherigen Trassen. Der Vergleich zu anderen Planfällen ist gegeben. Wichtig sind die Planfälle letztendlich auch für die Berechnung des Lärms. Damit verbunden auch die Dimensionierung der nötigen Lärmschutzwände.

## Trassenoptimierung

Herr Münnich und Herr Stocks berichten über die derzeitigen weiteren Optimierungen der Trassen. Weiterhin gilt, dass die Optimierung der Trassenausgestaltung einen iterativen Prozess darstelle, der in enger Zusammenarbeit mit den anderen Gutachtern erfolge. Es gilt die noch vorliegenden Varianten in den Korridoren Süd, Mitte und Nord weiter zu beplanen und dabei zu optimieren. Verschiebungen innerhalb der Korridore sind deshalb möglich. Wichtig ist es alle Varianten so zu optimieren, dass diese in einem späteren Variantenvergleich gegeneinander bestehen können und damit die letztendlich beste Variante gefunden werden kann.

Die Entscheidung, die L207 nicht an die B31 neu anschließen zu müssen, war ein wichtiger Schritt in der Planung. Aus umweltfachlicher Betrachtungsweise bedeutet dieses, dass Fläche eingespart werden kann und die Trasse damit in diesem sensiblen Bereich weiter optimiert werden könne. Verkehrlich bringt der Verzicht des Anschlusses Entlastung für die Siedlung. Ebenfalls haben die Gutachter die Information erhalten, dass die Deponie nahe des Gewerbegebietes bei Immenstaad derzeit saniert wird (u. a. Rodungsarbeiten). Auch diese Informationen werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.

Folgende Aspekte wurden in der sich anschließenden Diskussion angesprochen:

| *Was passiert mit dem belasteten Boden aus dem Bereich der Deponie?*

Für weitere Details müsste die Stadt Friedrichshafen oder die zuständigen Firmen angefragt werden. Das Regierungspräsidium Tübingen steht hier nicht in der Projektverantwortung. Nach derzeitigem Kenntnisstand verbleibt der belastete Boden vor Ort.

| *Kann das Gewerbegebiet im Bereich Immenstaad nicht komplett untertunnelt werden?*

Man würde in diesem Bereich mit dem Tunnel bereits ins Grundwasser stoßen. Das führt zu sehr hohen Baukosten und damit zu einer unwirtschaftlichen Bewertung der Trasse. Eine Realisierung erscheine damit unrealistisch.

| *Wie ist „Optimierung der Trassen“ bezüglich des Artenschutzes zu verstehen?*

Hierunter verstehen die Planer, dass z. B. Grünbrücken dort geplant werden, wo bestmöglich die Funktionsbeziehung der Landschaft erhalten werden solle. Als ein anderes Beispiel nennt Herr Stocks die Planung der Kollisionsschutzwände für Fledermäuse. Dazu werden die Flugbewegungen der Fledermäuse herangezogen.

Danach definieren sich Fragen nach Kollisionsschutzwänden. Die Kollisionsschutzwände sollen gleichzeitig als Lärmschutzwände gebaut werden. Dieser Optimierungsprozess gilt für alle Varianten.

| *Kann der Weingartenwald nicht komplett untertunnelt werden? Das würde hochwertiges Gebiet schonen.*

Tunnel sind ein enormer Kostenfaktor. Eine Untertunnelung des Weingartenwaldes würde die Variante enorm verteuern.

In zwei aufeinander folgenden Vorträgen wird über den Lärmschutz und die Berücksichtigung der Luftschadstoffe bei der Straßenplanung berichtet. Im Anschluss haben die Teilnehmenden des Dialogforums die Möglichkeit, Rückfragen in Kleingruppen zu stellen.

### **Vortrag Lärmschutz**

Herr Münnich (Klinger und Partner) geht in seinem [Vortrag](#) auf Grundlagen zum Lärmschutz ein. Er erklärt zunächst Begriffe, die bei der Lärmthematik relevant sind. So beschreibt die Schallemission die Ausbreitung von Schall. Es wird die Schallquelle am Emissionsort 0,5 m über der Straßenmitte angenommen.

Die Schallimmission beschreibt den Ort, wo der Schall einwirkt. D. h. im Außenwohnbereich wird dieser Punkt 2 m über der genutzten Fläche definiert. Bei Gebäuden gilt die Höhe der Geschoßdecke.

Für die Planung der B31 sind die RLS - 90<sup>2</sup> (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) und 16. BImSchV<sup>3</sup> (16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes) relevant.

Für das Verständnis können folgende Faustformeln genannt werden:

- Eine Pegeländerung ab 3 dB(A) ist für das menschliche Ohr wahrnehmbar.
- Verdopplung der Verkehrsmenge: Erhöhung um 3 dB(A).
- Eine Pegeländerung von 10 dB(A) wird als Verdopplung / Halbierung des Lärms wahrgenommen.
- Eine Verdopplung des Abstandes erbringt eine Pegelminderung um 4 dB(A).
- Lärm wird grundsätzlich berechnet (Eine Lärmmessung würde alle anderen Geräusche mitmessen).

Die berechneten Beurteilungspegel werden mit den Grenzwerten verglichen. Bei Überschreitung der Grenzwerte entsteht der Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen. Dabei hat der aktive Lärmschutz<sup>4</sup> stets Vorrang vor dem passiven Lärmschutz<sup>5</sup>. Die Maßnahmen haben unterschiedliche Pegelminderungen zur Folge. Vergleiche hierzu die beiden Präsentationsfolien (siehe unten).

Neben den unmittelbaren Schallauswirkungen muss auch die Fernwirkung berücksichtigt werden. Vgl. hierzu BVerwG vom 17. März 2005, Az 4 A 18.04: „Besteht zwischen der Straßenbaumaßnahme und den zu erwartenden Verkehrszunahmen auf anderen Straßen ein eindeutiger Ursachenzusammenhang und sind die davon ausgehenden Lärmzuwächse

---

<sup>2</sup> Berechnungsverfahren zur quantitativen Darstellung der Lärmbelastung, Lärmschutzmaßnahmen

<sup>3</sup> Festlegung von Grenzwerten, Bezug auf RLS-90

<sup>4</sup> z. B. Lärmschutzwände

<sup>5</sup> z. B. Lärmschutzfenster

nicht unerheblich, sind diese in der Abwägung zu berücksichtigen.“ Letztendlich ist zu prüfen, ob es zu einer Erhöhung der Lärmbelastung um  $\geq 3$  dB(A) mit gleichzeitiger Überschreitung der Grenzwerte kommt. Und ob es zur erstmaligen Überschreitung oder weiteren Zunahme der gesundheitsgefährdenden Werte 60 dB(A) nachts bzw. 70 dB(A) tags kommt. Hierzu stellt Herr Münnich Beispiele zu der Variante A und weitere fiktive Beispiele zur Verdeutlichung der Fernwirkung vor (vgl. Präsentationsfolien 16 und 17).

## Lärmvorsorge

---

Klinger und Partner  
 Ingenieurbüro  
 für Bauwesen und Umwelttechnik GmbH  
 Beratende Ingenieure



  
  

	Pegelminderung
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ aktiver Lärmschutz               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schallschutzwände und Wälle</li> <li>- Einhausung von Verkehrswegen</li> <li>- Baulicher Lückenschluss</li> <li>- Bepflanzung</li> </ul> </li>   <li>■ passiver Lärmschutz               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung, Dichtung von Fenstern</li> <li>- Vergrößerung der Scheibendicke</li> <li>- Austausch der Fensterkonstruktion</li> </ul> </li> </ul>	<p>bis zu 10 dB(A)</p> <p>bis zu 30 dB(A)</p> <p>bis zu 20 dB(A)</p> <p>0 dB(A)</p>  <p>bis zu 2 dB(A)</p> <p>bis zu 4 dB(A)</p> <p>bis zu 15 dB(A)</p>

---

B 31 Meersburg West-Immenstaad
11

## Lärmvorsorge

---

Klinger und Partner  
 Ingenieurbüro  
 für Bauwesen und Umwelttechnik GmbH  
 Beratende Ingenieure



  
  

	Pegelminderung
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ technische Maßnahmen               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Offenporiger Asphalt</li> <li>- Lärmarme Reifen</li> <li>- Motorkapselung Lkw</li> </ul> </li>   <li>■ Maßnahmen der Verkehrsplanung               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h</li> <li>- Reduzierung des Lkw-Anteils von 10% auf 5%</li> </ul> </li> </ul>	<p>bis zu 5 dB(A)</p> <p>bis zu 2 dB(A)</p> <p>bis zu 3 dB(A)</p>  <p>bis zu 3 dB(A)</p> <p>bis zu 2 dB(A)</p>

---

B 31 Meersburg West-Immenstaad
12

Rückfragen:

| *Die E-Mobilität soll gestärkt werden. Wird diese gesondert bei der Betrachtung zur Lärmentwicklung berücksichtigt?*

Die Berechnung erfolgt nach den jeweiligen geltenden Regelwerken zur Lärmberechnung. In den Regelwerken ist definiert, welche Fahrzeugflotte bei den Lärmberechnungen anzusetzen ist. Spezifika von vor Ort oder eigene Erwägungen des Gutachters werden bei der Lärmberechnung nicht einbezogen, um die Vergleichbarkeit zu erhalten.

| *Wird die Windrichtung bei der Berechnung berücksichtigt?*

Ja, die Windrichtung wird in dem Modell berücksichtigt. Und zwar jeweils zum Nachteil des Emissionsortes. D. h. es wird immer von der am lautesten rechnerischen Möglichkeit ausgegangen.

### **Vortrag Luftschadstoffe**

Herr Dr. Hagemann (Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG Karlsruhe und Dresden) stellt sich und das Ingenieurbüro vor. Neben dem bestehenden Gutachter-Team ergänzt das Büro Lohmeyer die Untersuchungen für den Bereich Luftschadstoffe.

Für Planungen des Kfz-Verkehrs ist im Rahmen des lufthygienischen Gutachtens zu prüfen, ob sich durch die zu betrachtenden Szenarien bzw. Planungen die Konzentrationen der Luftschadstoffe (Immissionen) an beurteilungsrelevanter Wohnbebauung unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Hintergrundbelastung in gesetzlich unzulässigem Maße erhöhen. Für den Kfz-Verkehr relevant ist v. a. die 39. BImSchV (Bundesimmissionsschutzverordnung), da die Grenzwerte für NO<sub>2</sub><sup>6</sup> und PM<sub>10</sub><sup>7</sup> am intensivsten ausgeschöpft werden. Die Luftschadstoffmodellierung (also die Gesamtbelastung) erfolgt unter der Erstellung eines Emissionsmodells bestehend aus:

- Emissionsquellen (u. a. Verkehrsstärke, Verkehrszusammensetzung, Längsneigung)
- Emissionsparameter (u. a. Prognosejahr, Flottenzusammensetzung, Umgebungstemperatur)

Und der Erarbeitung eines Ausbreitungsmodells bestehend aus:

- Hindernissen (u. a. Trassenlage, Bebauung, Lärmschutzanlagen)
- Meteorologie (u. a. Richtung, Geschwindigkeit, Orografie<sup>8</sup>/ Relief, Kaltluft)

Sowie weiter zu beachtenden Zusatzbelastungen:

- Hintergrundbelastungen durch
  - o Industrie
  - o Landwirtschaft
  - o Nebenstraßenverkehr
  - o Weiter entfernter Verkehr
  - o Überregionaler Ferntransport
- Chemie

---

<sup>6</sup> Stickstoffdioxid

<sup>7</sup> Feinstaub

<sup>8</sup> Höhenstrukturen auf der natürlichen Erdoberfläche, Gebirge, Fließverhältnisse der Gewässer

- NO/NO<sub>2</sub>-Konversion

Ebenso hat in Genehmigungsplanungen von Straßen die Fragestellung zu verkehrsbedingten Stickstoffeinträgen in Flora- und Fauna-Habitats (FFH) an Bedeutung gewonnen. Es werden Prognosen von Stickstoffdepositionen aus dem Kfz-Verkehr gefordert. Die Grundlage hierzu sind die Konventionen des BAST-Forschungsberichtes „Untersuchung und Bewertung von straßenverkehrsbedingten Nährstoffeinträgen in empfindliche Biotope“. Die ökologische Beurteilung der Ergebnisse ist Bestandteil der UVS. Vergleiche hierzu [Präsentationsfolien](#).

#### 4. Ausblick & weiteres Vorgehen im Dialogforum

Im Ausblick berichtet Herr Stocks, dass die Ergebnisdokumentation dieses Planungsprozesses erst im Jahr 2020 vorliegen werde. Jedoch wird weiterhin angestrebt, dass bis zum Ende dieses Jahres ein fundierter Trassenvorschlag veröffentlicht werden kann. Auf Nachfrage erklärt er, dass auch die Kosten (Baukosten und Folgekosten) ein Kriterium im Variantenvergleich und der Variantenabwägung des Regierungspräsidiums Tübingen sein werden.

Weiter fragen die Teilnehmenden nach, ob es einen vorgegebenen Kostenrahmen für die Investition für den Bau der Trasse gibt. Vertreter des Regierungspräsidiums erklären, dass es keinen fixen Kostenrahmen für das Projekt gibt. Als Anhaltswert ist jedoch die Variante 7.5 w 2 aus dem Jahr 2006 zu nennen. Diese wurde damals mit 120 Mio. Euro taxiert.

Ebenso erkundigen sich die Teilnehmenden danach, wie groß das Risiko einzuschätzen ist, dass diese Planung wiederholt werden muss, weil sich Randbedingungen noch ändern. Diese Frage ist nicht seriös zu beantworten, erklärt Herr Kühnel, da letztendlich die Politik entscheiden muss, ob entsprechend Geld für eine Realisierung der Trasse zur Verfügung gestellt wird und diese dann zeitnah realisiert werden kann. Falls es zu Verzögerungen kommt, dann können sich auch die geltenden Rahmenbedingungen ändern. Diese müssten dann wieder neu eingeplant werden.

Die Teilnehmenden erkundigen sich bei Herrn Stocks, inwieweit der Vorschlag zur Vorzugsvariante mit der Politik abgestimmt sein wird. Hierzu erklärt Herr Stocks, dass die Gutachter unabhängig von der politischen Meinung arbeiten und einen Variantenvorschlag präsentieren werden. Die gutachterliche Abwägung muss fachlich korrekt und damit rechtssicher sein. Letztendlich müsste das Regierungspräsidium dann erklären, wenn sie dem gutachterlichen Vorschlag nicht folgen würden. Herr Kühnel ergänzt, dass für die Planung das Landesverkehrsministerium als übergeordnete Stelle des Regierungspräsidiums einbezogen wird. Die letztendliche Entscheidung über die B31neu Planung treffe aber der Bund als Straßenbaulastträger.

Abschließend berichtet Herr Schettler darüber, dass über die Kompensation der Belange der Umwelt ebenfalls zum jetzigen Zeitpunkt nachgedacht werde. Letztendlich müssen hier fachliche und rechtliche Vorgaben abgearbeitet werden. In den landwirtschaftlich hochwertigen Flächen sollen keine Kompensationsmaßnahmen stattfinden. Auch außerhalb des Planungsraums wird nach entsprechenden Kompensationsmöglichkeiten gesucht. So sei z. B. eine weitere Aufwertung des Hepbacher-Leimbacher Rieds gut vorstellbar.

Herr Ewen und Herr Kühnel danken allen Teilnehmenden für ihre konstruktive Mitarbeit und verabschieden die Mitglieder des Dialogforums bis zur nächsten Sitzung.