

Dokumentation

12. Treffen des Dialogforums am 14. Oktober 2020

digital

1. Begrüßung & Einführung durch RP Tübingen (Team B31) / Moderation (team ewen)
2. Vorstellung einzelner Schwerpunktthemen, welche in den eingebrachten Fragen angesprochen wurden:
 - | *Vorstellung Variante B1*
 - | *Fragen und Änderungsvorschläge zur Variante B1*
 - | *Querschnittswahl*
 - | *Variante A1 und Tunnel Hagnau*
3. Reflektion und Rückfragen der Teilnehmenden
 - | *Fragen an das Planungsteam des Regierungspräsidiums Tübingen*
 - | *Fragen an die beteiligten Gutachter*
4. Ausblick & weiteres Vorgehen im Dialogforum

Teilnehmende

Digitale Sitzung des Dialogforums. Keine Unterschriftenliste geführt.

1. Begrüßung und Einführung

Herr Kühnel (Regierungspräsidium Tübingen), Frau Knapstein und Herr Ilgner (beide Moderationsbüro team ewen) begrüßen die Mitglieder des Dialogforums zur zwölften Sitzung.

Herr Ilgner erläutert zu Beginn die technischen und organisatorischen Voraussetzungen und das Vorgehen in der digitalen Sitzung. Die anhaltende Corona-Pandemie führte zu der Entscheidung, diese Sitzung digital durchzuführen. Im Vorfeld wurden „Test-Termine“ angeboten, um eine möglichst reibungslose Veranstaltung zu ermöglichen. Die Teilnehmenden sollen aber auch in dem digitalen Format ihre Rückfragen verbal an das Planungsteam und die Gutachter stellen können.

Bei den Sitzungen des Dialogforums ist heute erstmalig auch die neue Initiative aus Immenstaad-Siedlung vertreten. Eine Teilnahme war auch schon für den März-Termin vorgesehen, dieser Termin war dann jedoch aufgrund der Corona-Pandemie ausgefallen.

Frau Knapstein und Herr Ilgner berichten, dass zu Beginn das Planungsteam des Regierungspräsidiums Tübingen die Vorzugsvariante B1 vorstellen wird. Danach werden die Fachgutachter in ihren Vorträgen auf bereits eingebrachte Fragen der Initiativen und Verbände eingehen. Die Vortragsfolien stehen [online zum Abruf](#).

Herr Kühnel erinnert in seinem Eingangsstatement daran, dass die Planung noch eine „sehr hohe Flughöhe“ hat und noch nicht so detailliert erfolgt, wie es ggf. die ein oder andere eingebrachte Planungsskizze aus der Raumschaft vermittelt. Man befinde sich immer noch in einem Korridor. Erst in den nächsten Planungsstufen (Entwurfsplanung und Genehmigungsplanung) wird die Variante weiter ausgeplant. Eingebrachte Fragen zu z. B. einzelnen Grundstücken können erst zu einem späteren Zeitpunkt beantwortet werden.

2. Vorstellung einzelner Schwerpunktthemen, welche in den eingebrachten Fragen angesprochen wurden

Vorstellung Variante B1

Herr Kühnel stellt die Variante B1 anhand des auf der Website [veröffentlichten Lageplans vor](#). Er betont, dass die Planung der Variante B1 in den letzten Monaten keinen neuen Planungsstand erlangt hat, welcher sich auf grundlegend andere Trassenkorridore auswirkt. Derzeit befindet sich das Regierungspräsidium in der Abstimmung mit dem Landesverkehrsministerium und besonders mit dem Bund. Dem Bund als Straßenbaulastträger wird die Planung vorgestellt. Dieser muss der Planung und den Untersuchungen zustimmen und somit die Freigabe für die weitere detailliertere Planung auf der Grundlage der Vorzugsvariante geben. In der derzeit stattfindenden ProjektAbstimmung mit dem Bund geht es besonders um die Begründung von einzelnen Bauwerken. Dies betrifft besonders nicht standardisierte Bauwerke (z. B. Tunnel oder Grünbrücken). Es gilt derzeit den aktuellen Stand der Planung und die gewählten Ingenieurbauwerke weiter zu begründen und erforderliche Nachfragen zu beantworten.

Informationen zur Trasse B1

Die Vorzugsvariante B1 hat eine Streckenlänge von 11,6 km. Die Kosten werden mit ca. 280 Millionen Euro (Stand: März 2020) angegeben. Der Querschnitt sieht eine zweibahnige vierstreifige Straße vor. Nach Regelwerk ist die Straße dann 28 m breit. Der Querschnitt wird als RQ 28 bezeichnet.

Es sind ca. 2 km Lärmschutzwände in dem Streckenabschnitt vorgesehen. Beidseitig beziehungsweise auch in der Mitte der Straße sind Irritationsschutzwände von ca. 3,4 km geplant. In der Summe sind 25 Brückenbauwerke und Durchlässe vorgesehen. Davon sind drei Tunnelbauwerke und zwei Grünbrücken bzw. Landschaftsbrücken im Streckenabschnitt geplant.

Herr Kühnel erläutert weitere Charakteristika der Variante B1:

- Von Meersburg bis zum Saba-Knoten verläuft die B31n im Verlauf der bestehenden B31 (aber breiterer Querschnitt).
- Zwischen Saba-Knoten und dem neuen Anschluss „Stetten West“ (Anschluss an die B33) fahren ca. 33.000 Fahrzeuge pro Tag auf der B31n. Stetten wird vom Durchgangsverkehr der B33 entlastet. In Stetten wird nur der Quell- und Zielverkehr verbleiben. In diesem Abschnitt sind bisher zwei Tunnelstrecken bzw. Tieferlegungen der Trasse mit Überdeckung (Bauwerke Nr. 06 und Nr. 08) vorgesehen.
- Bauwerk 13 und Bauwerk 17 sind Grün- bzw. Landschaftsbrücken, um die funktionalen Zusammenhänge im Bereich Weingartenwald aufrechtzuerhalten.
- Im Bereich des Weingartenwalds sind Irritationsschutzwände am Straßenrand und im Mittelstreifen der Straße (d.h. zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen) vorgesehen.
- Im weiteren Verlauf der Trasse (nach dem Abschnitt im Wald) werden weitere sehr sensible Gebiete durchzogen. Dieser Abschnitt führt durch überwiegend landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen.
- Im Bereich Immenstaad-Siedlung ist ein Tunnel vorgesehen.
- Über die frühere Airbus-Entwicklungsfläche wird anschließend die Lipbachsenke gequert. Im weiteren Verlauf wird die Anschlussstelle Fischbach erreicht. Hier wird an die bereits unter Verkehr stehende B31n angeknüpft.

Bericht Herr Stocks und Herr Kramer

Herr Stocks und Herr Kramer greifen in ihrem Vortrag weitere Aspekte der Planung auf, welche durch eingebrachte Fragen benannt wurden.

Verlegung der Variante B1 weiter nach Norden im Bereich zwischen Kippenhausen und Markdorf – Reute möglich? - Ist eine Optimierung der Trassenführung im Bereich Kippenhausen zur Schonung wertvoller landwirtschaftlicher Flächen möglich?

Die vorliegende Variante wurde in einzelnen Aspekten in diesem Bereich bereits optimiert. Eine weitere Optimierung erfolgt erst in der detaillierteren Planung. Diese findet im nächsten Planungsschritt (Vorentwurf) statt. Wichtig wird im Zusammenhang mit einer weiteren Optimierung der Trasse in Lage und Höhenabwicklung (Gradiente) insbesondere auch die tatsächliche Vermessung des Geländes sein. Hierbei ist u. a. auch zu planen, wie die

Kreisstraße K7782 gequert werden kann. Im Detail wird dann zu prüfen sein, inwiefern sich auf der einen Seite die Zerschneidung und Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Sonderkulturflächen mindern und auf der anderen Seite die notwendige Vermeidung artenschutzfachlicher Konflikte durch Störung / Beeinträchtigung der Waldlebensräume bewerkstelligen lassen: Hinzu kommt die Anforderung, im Hinblick auf die Erholungsfunktion der Landschaft die landschaftliche Einbindung zu optimieren – z.B. durch Anpassung der Gradienten und / oder Modellierungen – und die Verlärmung der freien Landschaft einzugrenzen.

Ist es möglich, die Trasse im Bereich Immenstaad-Siedlung um 300 - 400 m nach Norden zu verschieben?

Herr Stocks und Herr Kramer gehen auf die komplexen Sachverhalte ein, welche eine Verschiebung der Trasse im Bereich Immenstaad-Siedlung nicht so einfach machen bzw. aus planerischen Gesichtspunkten nicht erlauben. Als Grundlage dient der eingebrachte Trassenverlauf der Initiative aus Immenstaad-Siedlung. Diese Skizze wurde durch das Büro Klinger und Partner in eine näherungsweise realistische Trassenplanung umgesetzt. Auf Basis dieser Trasse erklären Herr Stocks und Herr Kramer an Hand einer Vielzahl ausgewählter Raumanalysekarten und örtlich konkretisierter Nachweise von artenschutzrelevanten Vorkommen von Vögeln und Fledermäusen, warum die Trasse nicht weiter nördlich verlaufen kann (vgl. Präsentationsfolien): Die Nordverschiebung der Variante B1 ist eindeutig mit wesentlich gravierenderen / umfangreicheren Konflikten für eine Vielzahl von Umweltschutzgütern / Umweltnutzungen verbunden als die Variante B1. Sie ist unter artenschutzrechtlichen Aspekten aus gutachterlicher Sicht nicht genehmigungsfähig.

Welche Modifizierungen sind von den Planern bezüglich der Trassierung am Nordrand von Immenstaad-Siedlung untersucht und bewertet worden? Wird auch eine Verlagerung des Tunnelbauwerks berücksichtigt?

Zu dieser Frage erklärt Herr Stocks, dass im Rahmen der nächsten Planungsebene / Vorentwurfsplanung auch für die Trassierung am Nordrand von Immenstaad-Siedlung auf der Grundlage einer tatsächlichen Vermessung die Entwicklung eines tragfähigen Lösungsansatzes angesagt ist, der ggf. durch kleinräumige Modifizierungen in Lage und Gradienten sowie ggf. zusätzliche baulich-konstruktive Maßnahmen bestmöglich zwischen der Schutzbedürftigkeit der Anwohner, den naturschutzfachlichen und -rechtlichen Notwendigkeiten, den Belangen der Landwirtschaft und der Erholungsfunktion der Landschaft vermittelt.

Warum wurde der Planungsbereich nach Norden begrenzt?

Hierzu benennt Herr Stocks die geltende Untersuchungsraumgrenze und die weiteren begrenzenden Faktoren (Gewerbegebiet Immenstaad / Gewerbegebiet Friedrichshafen-Kluffern / regionalplanerische Grünzäsur südlich Kluffern / Schutzgebietssystem Lipbachsenke). Eine Erweiterung des Untersuchungsraumes nach Norden mit dem Hintergedanken einer Trassenverlegung in den Bereich nördlich GE Immenstad / Kluffern ist auf Grund der durchgängigen Restriktionen durch Siedlungsflächen + Grünzäsur sowie der immensen Umwegigkeit einer solchen Streckenführung und der kompletten zusätzlichen Zerschneidung der Fischbacher Senke völlig unrealistisch.

Bericht Herr Kiener

Herr Kiener geht in seinem Vortrag auf spezifisch eingebrachte Fragen zur Querschnittsbreite und weiteren verkehrlichen Aspekten ein.

Wird ausschließlich ein RQ28 untersucht oder werden auch Alternativen und Optionen, die die deutlich gestiegenen ökologischen Sensibilitäten berücksichtigen, untersucht und zur politischen Entscheidung vorgelegt?

Die Fachgutachter erbringen ihre Beratungsleistungen vor dem Hintergrund des eingeführten, für die ganze Bundesrepublik gültigen Regelwerkes. Dieses umfasst den anerkannten Stand der Technik und soll sicherstellen, dass bei der Planung nicht nur Einzelaspekte (wie z. B. Flächenverbrauch), sondern eine über alle Aspekte abgewogene Planung entsteht. Es wurde eine ausführliche Untersuchung der nach dem Regelwerk zulässigen Querschnitte durchgeführt und dokumentiert. Damit liegen der Straßenbauverwaltung alle für ihre Entscheidung notwendigen fachlichen Grundlagen vor.

Wurde bei der Berechnung der Leistungsfähigkeit der verschiedenen Querschnitte die schnell wachsende Verbreitung der ACC Adaptive Cruise Control berücksichtigt?

Auch bei entsprechend moderner Fahrzeugtechnik dürfen die gültigen Abstände zwischen den einzelnen Fahrzeugen nicht unterschritten werden. Die Einführung solcher Assistenzsysteme hat also keinen Einfluss auf die Planung.

Ein RQ15,5 erreicht im Abschnitt Stetten bis Immenstaad die QSV (Qualitätsstufe) D. Ist der RQ15,5 daher nicht „zwingend zu wählen“? Stellt eine andere Querschnittswahl eine „Verschwendung an Steuergeldern sowie eine unbegründete Versiegelung an schützenswerter Natur- und Kulturläche dar“? Wurde die Querschnittswahl nicht entsprechend den „anerkannten Regeln der Technik“ durchgeführt und ist sie daher abzulehnen?

In der Detailuntersuchung zur Querschnittswahl sind die Ansätze, unter denen ein RQ15,5 mit der Gesamt-Qualitätsstufe „D“ bewertet wird, ausführlich erläutert. Die Ergebnisse der Querschnittsuntersuchung sind in der Abwägung zu berücksichtigen, also keineswegs „zwingend zu wählen“. Die Querschnittsuntersuchung ist nach dem von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) veröffentlichten und vom Bundesverkehrsministerium zur Anwendung eingeführten einschlägigen Regelwerk durchgeführt worden.

Lässt sich die Querschnittsdiskussion der Variante B1 auf die Variante A1 übertragen? Kann die Variante A1 mit RQ15,5 gebaut werden?

In die Berechnung der Leistungsfähigkeit gehen neben der reinen Verkehrsmenge viele weitere Planungsparameter (z. B. Abschnittslängen, Anschlussstellen, Tunnelstrecken, Steigung, Kurvigkeit) ein. Nachdem sich die Varianten A und B1 hier zum Teil deutlich

unterscheiden, können die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung der Variante B1 nicht ohne weiteres auf die Variante A übertragen werden.

Ist eine vierspurige, zweibahnige Trasse ohne Standstreifen umsetzbar?

Nach dem gültigen Regelwerk RAA 2008 ist ein zweibahnig, vierstreifiger Querschnitt als RQ28 zu planen. Dieser Querschnitt sieht unter anderem aus Sicherheitsgründen für die Verkehrsteilnehmer und für den Betriebsdienst einen Standstreifen vor.

Warum wurde direkt angrenzend an den Planungsabschnitt der SQ24 genehmigt (OU Friedrichshafen) und zwischen Meersburg und Immenstaad kommt er nicht in Frage?

Der SQ24 ist ein Sonderquerschnitt. Er ist entwickelt aus dem RQ26 der nicht mehr gültigen RAS-Q zur Minderung des Flächenverbrauchs. Neue Arbeitsschutzrichtlinien und neue Richtlinien bei der Straßenplanung sehen nun einen RQ28 vor.

Wird eine parallelgeführte zweistreifige Fahrbahn für den langsam fahrenden Verkehr benötigt? Der langsam fahrende Verkehr kann doch auf den vorhandenen Wirtschafts- und Fahrradwegen abgewickelt werden.

Die B31neu ist als Bundesfernstraße der Verbindungsfunktionsstufe 1 als Kraftfahrstraße auszuweisen. Kraftfahrstraßen dürfen nur mit Kfz benutzt werden, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt. Für die ausgeschlossenen Kfz ist ein geeignetes Wegenetz vorzuhalten. In allen Varianten dient das nachgeordnete, zum Teil parallel geführte Wegenetz jedoch nicht nur dem „langsam fahrenden Verkehr“, sondern ist überwiegend für die verkehrliche Erschließung der Ortslagen notwendig. Eine Erschließung der Gemeinden Hagnau, Immenstaad und Stetten (zusammen rund 9.000 EW) über Wirtschafts- und Fahrradwege (auch für den ÖV) kann aus planerischer Sicht nicht ernsthaft in Erwägung gezogen werden.

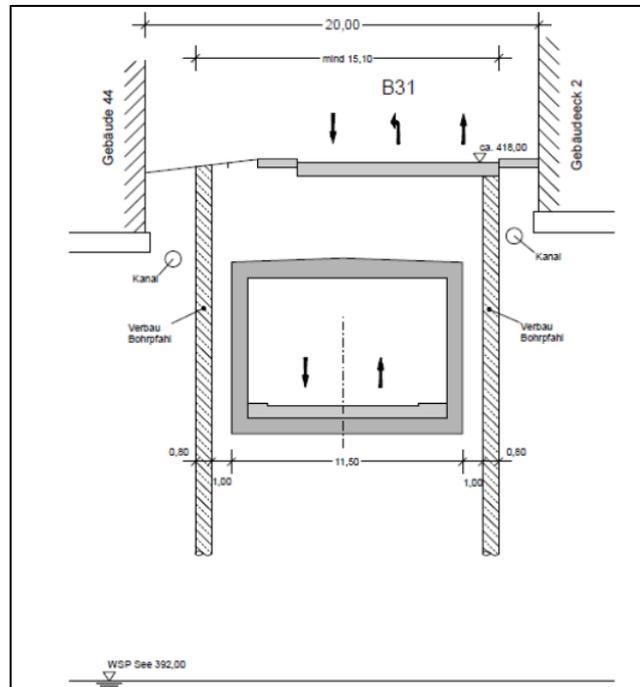
Bericht Herr Münnich

Herr Münnich geht in seinem Beitrag auf Fragen zur Variante A1 und der Frage nach einem Tunnel unter Hagnau ein. Die Variante A1 ist mit 506 Millionen Euro (Stand: März 2020) deutlich teurer als die Variante B1. Alleine 269 Millionen Euro (Stand: März 2020) wären für Tunnel bei Stetten, Hagnau und Immenstaad zu kalkulieren.

Aus der Raumschaft ist der Vorschlag entwickelt worden, Hagnau direkt zu untertunneln. Dies solle - bei einem zweibahnigen Querschnitt - mit einem doppelstöckigen Tunnel erfolgen, um den zweibahnigen Querschnitt in der teils engen Ortsdurchfahrt in offener Bauweise bzw. Deckelbauweise bauen zu können und ohne eine ganze Häuserzeile abreißen zu müssen.

Bei einem doppelstöckigen Tunnel würde die untere Tunnelröhre auf der Höhe des Wasserspiegels des Bodensees liegen. Ggf. würde sich auch Grundwasser auf der Nordseite in Hagnau aufstauen und zu Schäden an der dortigen Bebauung führen. Wegen der Doppelstöckigkeit und wegen des Gefälles von Stetten nach Immenstaad muss der doppelstöckige Tunnel entsprechend tief liegen, und es sind sehr lange Entwicklungsstrecken notwendig. Daher wird der doppelstöckige Tunnel nicht oder nur wenig kürzer als der in der Variante A1 des RPT enthaltene Tunnel nördlich an Hagnau vorbei. Es entstehen keine relevanten Kostenvorteile.

Ein einstöckiger Tunnel ermöglicht nur einen einbahnigen Tunnel d.h. nur einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung. Dies entspricht nicht der Maßgabe, dass die Variante A1 zweibahnig gebaut werden soll. Zudem wären die Belastungen für Hagnau während der Bauphase untragbar hoch und müsste mit mindestens einem Jahr Bauzeit mit offener Baugrube trotz Deckelbauweise gerechnet werden. Das RPT verfolgt daher eine Untertunnelung von Hagnau nicht weiter.



3. Reflektion und Rückfragen der Teilnehmenden

Frau Knapstein erkundigt sich bei den zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern, ob es Rückfragen gibt und welche Diskussionen vor Ort geführt werden. Sie berichten, dass die Erläuterungen gut nachvollziehbar sind und keine überraschenden Informationen berichtet werden. Insgesamt ist die Diskussion vor Ort derzeit eher ruhiger geworden bzw. fokussiert sich in Markdorf eher auf die Ortsumgebung. Etwas anders sieht die Diskussion in Kippenhausen aus. Hier wird die Inanspruchnahme der Flächen anders wahrgenommen. Es wird als schade empfunden, dass die geplanten öffentlichen Veranstaltungen abgesagt

werden mussten. Die ZufallsbürgerInnen bitten, die Raumschaft weiterhin zu informieren, ggf. durch eine digitale Informationsveranstaltung.

Weitere Rückfragen im Dialogforum:

B1-Variante: Es ist deutlich geworden, warum eine Nordverschiebung nicht möglich ist. Aber warum ist die B2-Variante nicht ebenso detailliert untersucht worden? Dadurch wäre eine Belastung der Bevölkerung von Immenstaad-Siedlung vermieden und das artenschutzrechtliche Risiko der Lipbachsenke reduziert worden. Der BUND lehnt eine zweibahnige, vierspurige B1-Variante ab (Belastung der Bevölkerung, Verlust von Flächen, naturschutzrechtliche Risiken).

In der Gesamtuntersuchung werden alle 12 Varianten vergleichbar vertieft untersucht. Das Kernproblem bei der Variante B2 sind die Eingriffe in die Flächen der landwirtschaftlichen Sonderkulturen nördlich bzw. westlich von Immenstaad. Es geht nicht nur um die direkte Flächeninanspruchnahme, sondern wenn der Kernbereich zerschnitten wird, dann muss die gesamte Zuordnung und Nutzbarkeit der Flächen neu geregelt werden. Weiter wäre ein viel längerer Tunnel nötig und es gäbe ein Lärmschutzproblem bei den Hochhäusern in Immenstaad. Der gesamte weitere Anschluss der B31 an die bestehende B31 wäre mit hohem Flächenverbrauch verbunden. In der Summe ist die B2 kritischer zu bewerten als die B1.

Berücksichtigt das Regelwerk keine Differenzierungen der Landschaften (hochwertige Bodenseelandschaft oder eine einfache Wiese)?

Die Bewertung der Landschaft mit ihren Schutzgütern und Raumnutzungen erfolgt in der Umweltverträglichkeitsstudie. Jeder Fachgutachter bringt die unterschiedlichen erforderlichen Belange und Anforderungen in den Planungsprozess ein. Die jeweiligen Belange werden gewichtet sowie untereinander und gegeneinander abgewogen. Rechtliche Vorgaben sind zu beachten. Die bestmögliche Lösung ist meist nicht die Ideallösung in Bezug auf einen einzelnen Belang, sondern ein Kompromiss, der letztendlich einer wirtschaftlichen und rechtlichen Überprüfung standhalten muss.

Was die Bevölkerung am meisten bewegt sind die geplanten Lärmschutzmaßnahmen. Die Bedingungen, dass die Vorzugsvariante akzeptiert wird, hängt auch von den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen ab. Besonders die Beeinträchtigungen durch LKW oder bei nasser Fahrbahn sind belastend.

Lärmberechnungen auch für das nachgeordnete Streckennetz werden gerade erarbeitet. Alle Grenzwerte müssen erfüllt werden, da Lärm ein hartes Kriterium ist. Wenn die Grenzwerte nicht erfüllt werden, müssen Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden, ansonsten ist die Planung nicht genehmigungsfähig. Es gibt keine Besonderheiten in der Vorschrift bezüglich bspw. Nässe. Es gibt keinen eigenen Parameter für besondere Regionen in Deutschland dafür. Niederschlag / Nässe ist in der Rechnung insgesamt berücksichtigt.

Für die Initiative Immenstaad-Nord ist die Trassenführung der Variante B1 im Oktober letzten Jahres überraschend gewesen. Es stellt sich die Frage, ob die Kurvenradien nicht noch

weiter angepasst werden können (die Kurven enger geführt werden können) und dadurch eine andere Trassenführung möglich ist.

Warum werden nicht die Richtlinien für Landstraßen herangezogen (RAL), sondern die Richtlinien für Autobahnen (RAA)?

Das Regelwerk für Landstraßen gilt nur für einbahnige Abschnitte. Bei der RAL können kürzere Abschnitte zweibahnig gebaut werden. Diese können dann mit geringeren Breiten der Fahrspuren geplant werden als bei vierspurigen Straßen, die nach RAA geplant werden. Das Regelwerk versucht die verschiedenen Erkenntnisse bezüglich Fahrverhalten, Aufmerksamkeit und Verkehrssicherheit zu berücksichtigen.

Gewerbegebiet Hagnau und Kreisstraße K7746: Ein Rückbau der Kreisstraße im Waldabschnitt wäre aufgrund der Amphibienvorkommen und -querungen zu begrüßen. Wie sieht es derzeit mit der Situation der Amphibien aus?

Amphibien spielen im Weingartenwald eine wichtige Rolle. Ein Rückbau der Kreisstraße ist aber aktuell keine Alternative, da die Anbindung des Gewerbegebietes über die Kreisstraße erfolgt. Das Gewerbegebiet kann nicht von Süden her (durch die Ortschaft Hagnau) angeschlossen werden, da die innerörtlichen Straßen nicht für den gewerblichen Verkehr ausgelegt sind.

Wenn die Kreisstraße im Zusammenhang mit der Realisierung der Variante B1 aufgegeben werden könnte, wäre das eine gute Kompensation für die B1.

So wird von umweltfachlicher Seite die Anforderung formuliert, auf der nachfolgenden Planungsebene die Option zu prüfen, das GE Hagnau durch einen entsprechenden Anschluss an die B31 neu mittels Holländerrampen zu erschließen und somit den nördlichen Teil der Kreisstraße „überflüssig“ zu machen. Ist dies nicht möglich (z.B. wegen Überlagerung der Verflechtungsspuren dieses Anschlusses mit denjenigen der Verknüpfung B 31 neu / Querspange B 33), so besteht die Mindestanforderung darin, die Vernetzung der Amphibienlebensräume beidseits der Kreisstraße massiv durch geeignete Maßnahmen zu verbessern.

Die Planung benötigt noch Zeit. Dadurch rückt man immer näher an die Bundestagswahl. Der Appell lautet, die Planung möglichst schnell voranzutreiben, damit dieses Projekt überhaupt umgesetzt wird.

Was passiert, wenn Grenzwerte innerhalb der Planung verändert werden (Beispiel Lärm) wie fließt das in die Planung mit ein?

In der Planfeststellung müssen die aktuell geltenden gesetzlichen Regelwerke und Vorgaben hinterlegt sein. D. h., wenn gesetzliche Grenzwerte angepasst werden, dann müssen diese in die Planung eingearbeitet werden.

Die Bürgermeisterin und Bürgermeister und der Kreistag haben sich mit einigen Forderungen auf die Variante B1 geeinigt. Werden diese Forderungen berücksichtigt? Wie fließen diese in die Planung mit ein?

Aus Sicht des Regierungspräsidiums ist das ein sehr wichtiger Schritt und ein gutes Zeichen aus der Region für den Planungsprozess insgesamt und auch mit Signalwirkung an den Straßenbulasträger. Derzeit befindet sich die Planung in der Voruntersuchung. Die bekannten Varianten wurden geprüft, bewertet und abgewogen. Derzeit werden alle erforderlichen Unterlagen dafür erstellt. Die Vorzugsvariante (der Vorzugskorridor) wird dann in der weiteren Planung ausgeplant. Derzeit wird der Variantenvergleich dem Baulastträger vorgestellt. Bis zum Abschluss der Voruntersuchung wird es keine vertiefte Planungsschärfe der Variante B1 geben. Die Resolution greift viele Aspekte auf, die erst zu einem späteren Zeitpunkt planerisch bearbeitet werden. Zu dem gegebenen Zeitpunkt werden die Inhalte der Resolutionen vertieft beachtet werden können.

Der Tunnel um Hagnau herum (Variante AB1) ist noch nicht ausreichend beachtet worden. Das Abschwenken der Linie von Stetten kommend in Richtung der Rebflächen ist z. B. in einem zu spitzen Winkel erfolgt.

Warum wird bei der Prüfung der Machbarkeit eines Tunnels unter Hagnau hindurch die Schlitzwandtechnik nicht berücksichtigt?

Es wurde ein möglichst spitzer Winkel gewählt, um die Inanspruchnahme von Rebflächen bestmöglich zu minimieren.

Auch für die Schlitzwandtechnik wird Platz benötigt. Es würde keinen großen Unterschied zwischen der Bohrpfahltechnik und der Schlitzwandtechnik bezüglich des benötigten Platzes innerhalb von Hagnau machen.

4. Ausblick & weiteres Vorgehen im Dialogforum

Herr Kühnel berichtet, dass derzeit alle 12 Varianten in eine möglichst rechtssichere und ausführliche Dokumentation überführt werden. Dieses Vorgehen ist notwendig, um die Nachvollziehbarkeit der Variantenentscheidung für das Bundesverkehrsministerium transparent aufzubereiten und auch für das spätere Rechtsverfahren belastbare Daten zu liefern. Erst nach der Prüfung dieser Unterlagen durch das Landesverkehrsministerium und das Bundesverkehrsministerium kann die Linienbestimmung erfolgen und danach in die nächste Planungsphase, die Entwurfsplanung, eingestiegen werden.

Derzeit läuft die Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium. Sobald die Projektabstimmung 2 vollständig abgeschlossen ist, werden die Unterlagen für den Abschluss der Voruntersuchung erarbeitet. Das „Paket Voruntersuchung“ geht dann an das Landesverkehrsministerium. Hier wird auch von einer Prüfungsdauer von mindestens drei Monaten ausgegangen. Gleiches gilt dann für das zuständige Bundesministerium. Solange werden voraussichtlich keine neuen Erkenntnisse erlangt.

Das Regierungspräsidium ist gehalten, diese weitere Prüfzeit zu nutzen. D. h. während die übergeordneten Ministerien prüfen, wird die weitere Planung vorbereitet. Die weitere detaillierte Planung darf aber erst nach formaler Freigabe erfolgen. Der weitere Informationsfluss an die Öffentlichkeit soll währenddessen aufrechterhalten werden. Wie und in welcher Art und Weise neue Informationen übermittelt werden, muss zu gegebener Zeit –

auch unter Berücksichtigung der Corona-Pandemie – entschieden werden. Wann das Dialogforum und der Facharbeitskreis im Jahr 2021 tagen werden, steht noch nicht fest.

Herr Kühnel versichert, dass nicht „im Hinterzimmer“ weitergeplant wird, sondern derzeit die bekannten Erkenntnisse aufbereitet und in die notwendige Unterlagen-Form eingearbeitet werden. Bis die dringlichst erwarteten weiteren Planungsschritte erfolgen können, wird noch Zeit benötigt.

Frau Knapstein, Herr Ilgner und Herr Kühnel danken allen Teilnehmenden für ihre konstruktive Mitarbeit im digitalen Format und verabschieden die Mitglieder des Dialogforums bis zur nächsten Sitzung.