

## **Dokumentation**

### **13. Treffen des Dialogforums am 20. April 2023**

#### **Immenstaad, Bürgersaal**

1. Begrüßung & Einführung durch RP Tübingen (Team B31) / Moderation (team ewen)
2. Austausch zu Themen vor Ort
3. Blick in die Planungswerkstatt: Darstellung aktueller Planungsstand durch RP Tübingen und Gutachterteam  
  - | Rückfragen und Austausch
4. Ausblick & weiteres Vorgehen im Dialogforum

## Teilnehmende

- BIB31 neu Immenstaad
- Bürgerin Gemeinde Daisendorf
- Bürger Gemeinde Immenstaad
- BUND Immenstaad
- Gemeinde Hagnau, Wein-Obstbau
- Gemeinde Immenstaad, Wein-Obstbau
- Gemeinde Markdorf, Wein-Obstbau
- IHK Bodensee-Oberschwaben, Standortpolitik und Unternehmensförderung
- Interessengemeinschaft Verkehrsplanung B31/33 Stetten e.V.
- Landesjagdverband Baden-Württemberg für Landesnaturschutzverband
- Meersburger Initiativ-Kreis B31 neu (MIK)
- NABU-Bezirksverband Donau-Bodensee
- Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V. (VIHaB)

### Gutachter:

- Gutachter Fauna / Flora / Biotope
- Ingenieurbüro LOHMEYER GmbH & Co. KG
- Klinger und Partner Ingenieurbüro für Bauwesen & Umwelttechnik GmbH
- Modus Consult Ulm GmbH

## 1. Begrüßung und Einführung

Herr Feil und Frau Dittmann (Regierungspräsidium Tübingen) sowie Frau Knapstein (team ewen) begrüßen die Mitglieder des Dialogforums zur dreizehnten Sitzung. An der öffentlichen Veranstaltung zur B31 am Vorabend haben, bis auf wenige, alle Anwesenden teilgenommen. Herr Feil führt aus, dass trotz langer Pause der Gremien die Arbeiten an der Planung zur B31 vorangeschritten sind. Die Sitzung soll dazu dienen, über den aktuellen Planungsstand zu informieren und dazu Rückfragen an die Gutachter und das Planungsteam zu stellen sowie einen Ausblick auf das weitere Verfahren zu geben.

## 2. Austausch zu Themen vor Ort

Eingangs tauschen sich die Anwesenden darüber aus, wie die Stimmung in der Öffentlichkeit wahrgenommen wird und welche Themen vor Ort diskutiert werden.

Die anwesenden *zufällig ausgewählten Bürger:innen* berichten, dass ihr Eindruck ist, dass viele Menschen mittlerweile müde und frustriert sind, da die Planung so lange dauert. Viele fragen sich, ob sie eine neue B31 zwischen Meersburg und Immenstaad noch erleben werden. Mögliche Kostensteigerungen wecken Befürchtungen, ob die Straße überhaupt je umgesetzt werden kann. Auf der anderen Seite wird gesehen, wie vielschichtig die Untersuchungen sind. Außerdem sind viele genervt von den Staus auf der B31 und vom hohen Verkehrsaufkommen und sie sehen großen Bedarf an einer Lösung des verkehrlichen Problems.

Die *Vertretungen aus der Landwirtschaft* machen deutlich, dass sie die Pause des Dialogforums nicht gut fanden. Darüber hinaus machen sie deutlich, dass mit ihnen noch

niemand bezüglich der Flächen, die von ihnen zur Verfügung gestellt werden sollen, gesprochen habe. Sie stellen klar, dass, obwohl die Planung noch Jahre dauern wird, die neue Straße bereits jetzt schon Auswirkungen auf ihre betrieblichen Entscheidungen haben wird. Insbesondere im Bereich Stetten und Kippenhausen sehen sie ihre Belange berührt. Geld sei zudem wenig interessant als Kompensation. Mit den Landwirten müsse daher frühzeitig das Gespräch intensiviert werden. Insgesamt nehmen sie eine Zunahme des Verkehrs wahr, fragen aber auch, welchen verkehrlichen Bedarf es zukünftig noch geben wird vor dem Hintergrund des notwendigen Klimaschutzes.

Die Vertretungen der *Naturschutz- und Umweltverbände* berichten, dass sie eine Radtour entlang der geplanten Trasse mit Interessierten gemacht haben und dabei festzustellen war, dass die Bürger:innen den geplanten Trassenverlauf nicht kennen. Eine Wahrnehmung in der Landschaft vermittele nochmals einen anderen und konkreteren Eindruck von einer neuen B31 (z.B. im Bereich des Dysenbachs). Sie sind der Meinung, dass in einer Tourismusregion wie sie der Bodenseeraum darstellt, der Bund mehr Geld für eine verträgliche neue Straße aufwenden solle. Auch die Vertretungen der Naturschutz- und Umweltverbände beklagen die langen Planungszeiträume, schätzen aber auch die vielschichtige Herangehensweise und genaue Betrachtung aller Belange.

Nach der Reaktion des RPT auf die 2. Ingenieurtechnische Stellungnahme zum Ausbau der B31, Verfasser M. Braun, J. Braun und C. Braun vom September 2020 wird gefragt.

*Nachtrag: Die Stellungnahme wurde im Dialogforum bzw. Facharbeitskreis am 15. Oktober 2020 behandelt und dokumentiert.*

Einige Initiativen heben hervor, dass es zur B1-Variante einen Konsens in der Raumschaft gebe. Für sie stelle die B1 einen Kompromiss dar und sollte so schnell wie möglich umgesetzt werden.

Bei den Problembereichen wie Umgehung von Stetten, Weingartenwald, Trassierung bei Kippenhausen, Lipbachsenke und Immenstaad-Siedlung muss noch im Detail nach Lösungen gesucht werden, um die Akzeptanz zu verbessern und Verträglichkeit in allen Bereichen zu gewährleisten. Eine Initiative weist auf eine Zunahme der Verkehre hin, vor allem Schwerlastverkehre, sowie vieler Ausweichverkehre bei Störungen auf der B31. Wichtig ist ihnen dabei, dass im weiteren Verfahren mit einem reduzierten Querschnitt geplant werde. Den Regelquerschnitt RQ 28 (4-sreifig) können sich Teile der Initiativen nicht vorstellen und halten diesen vor dem Hintergrund einer Verkehrswende, der Reduzierung der Flächeninanspruchnahme sowie der Notwendigkeit von Klimaschutz für nicht vertretbar. Dagegen halten einige Vertretungen der Initiativen den geplanten Regelquerschnitt aus Gründen einer für sie leistungsfähigen und verkehrssicheren Straße für vertretbar. Außerdem berichten sie, dass die Stimmung müde sei und die Leute langsam den Glauben daran verlieren, dass die Straße überhaupt jemals gebaut wird.

Nach der Antwort auf den Optimierungsvorschlag der IG BIN zur Verschiebung der Trasse nach Norden im Bereich von Immenstaad-Siedlung wird gefragt.

*Nachtrag: Der IG BIN wurde zugesagt, dass im nächsten Planungsschritt – der Entwurfsplanung – geprüft wird, „inwiefern die Trasse mittels kleinräumiger Verschiebungen und baulich-konstruktiver Optimierungen weiter optimiert und verträglicher gestaltet werden kann.“ Den Vorschlag der IG BIN wird das RPT in die Prüfung einbeziehen.*

### **3. Blick in die Planungswerkstatt: Darstellung aktueller Planungsstand durch RP Tübingen und Gutachterteam**

Herr Feil vom Planungsteam B31 RP Tübingen gibt einen Überblick über den aktuellen Planungsstand (s. Präsentation der öffentlichen Veranstaltung vom 19.04.23 auf der Projektinternetseite). Man stehe am Ende der Vorplanung und seit September 2021 besteht das Einvernehmen des Bundes und des Landes zu der B1 als Vorzugsvariante. Nun stehe ein Linienbestimmungsverfahren an und gleichzeitig steige man bereits in die Entwurfsplanung ein, in der die Trasse innerhalb des Korridors B 1 konkretisiert wird.

Hinweise und Aufträge des BMDV sind unter anderem:

- artenschutzrechtliche Konflikte minimieren
- Begründung für Bauwerke wie Tunnel, Querungshilfen, Landschaftstunnel vertiefen
- Optimierung der Wirtschaftlichkeit - Einsparpotenziale prüfen
- Verkehrssicherheit prüfen und optimieren

Im Anschluss stellen die Gutachter ihre aktuellen Arbeitspakete vor und es gibt Gelegenheit für Rückfragen.

#### Verkehr – Herr Kiener, Modus Consult Ulm GmbH

Herr Kiener erläutert, dass aktuell ein 2-bahniger, 4-streifiger Ausbau einer neuen B31 mit dem Regelquerschnitt RQ 28 gelte und dies auch aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten sei. Die erstellte Prognose werde aktualisiert und ggf. angepasst, wenn die neue Verkehrsprognose 2040 des Bundes vorliegt und die Maßnahmen zur Erreichung der Ziele zur Verkehrswende des Landes Baden-Württemberg definiert und auch gesetzlich eingefordert sind. Er macht deutlich, dass Baden-Württemberg sich ambitionierte Ziele gesetzt habe mit einer Verdopplung des ÖPNV und Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßs um 55% (im Vergleich zu 1990) im Verkehrssektor. Um dies zu erreichen seien sehr große Anstrengungen notwendig. Aus Sicht von Herrn Kiener gelinge dies nur durch eine Änderung der Lebensweise eines jeden Einzelnen hin zu einer weniger Kfz-Verkehrserzeugenden Verhaltens- und Lebensweise.

#### Technische Planung / Lärm – Herr Fischer, Klinger und Partner GmbH

Herr Fischer stellt die Bereiche dar, zu denen aktuell Optimierungspotenziale gesehen werden: Tunnelkette bei Stetten, Weingartenwald und Immenstaad-Siedlung. Im Rahmen der Entwurfsplanung konkretisiere man nun die Trasse und nehme dazu neue Erkenntnisse aus den anderen Planungsaspekten auf (z.B. neue Erhebungen von Fauna).

Mit der Detaillierung der Planung werden auch die Lärmauswirkungen neu betrachtet. Zum Lärmschutz gebe es eine neue Richtlinie, die in der Entwurfsplanung zu beachten ist (RLS-19) und die bei gleich hohen Verkehrsmengen zu einem besseren Lärmschutz führe, so Herr Fischer.

Insbesondere im Bereich um Stetten wird von einigen Teilnehmern aus Lärmschutzgründen eine durchgehende Deckelung der Trasse gefordert. Auch Kippenhausen liege nah an der Trasse und Teilnehmende des Dialogforums fordern, die Trassierung in diesem Bereich zu prüfen.

### Schadstoffe / Treibhausgase – Herr Nagel, Lohmeyer GmbH

Herr Nagel erläutert, dass durch die aktuelle Planung keine Grenzwerte bei den für die menschlichen Gesundheit relevanten Schadstoffen überschritten werden. Auch die in Bezug auf das FFH-Gebiet Lipbachsenke zu berücksichtigende N-Deposition ist nach derzeitigem Planungsstand und den vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht erheblich. Falls neue Verkehrsprognosezahlen berechnet werden, wird auch die Schadstoffuntersuchung angepasst.

Auf die Frage, inwieweit die Wirkung des Schadstoffeintrags speziell auf die Bio-Lebensmittelproduktion betrachtet werde, antwortet Herr Nagel, dass eine Beurteilung in der Regel über den Abstand der Anbauflächen zum Emissionsort erfolgt. Gesetzliche Vorgaben gibt es hierzu nicht. Grundsätzlich könne man sagen, dass bei einer tiefergelegten Straße bereits eine Verdünnung der Schadstoffe im Straßenkörper und bei einer höher gelegenen Straße eine umgehende Verteilung nach oben erfolge, so dass die Konzentrationen am jeweiligen Immissionsort bereits herabgesetzt sind.

Die CO<sub>2</sub>-Bilanz ist in einem Fachbeitrag Klima zu betrachten (globale Klimawirkungen). Dabei werde auch Stop-Go-Verkehr berücksichtigt. Aspekte wie Kaltluftströme und Kaltluftstau finden ihre Beurteilung über das Schutzgut Klima innerhalb der Umweltverträglichkeitsprüfung, teils in einem eigenen Kaltluftgutachten; in den vorliegenden Ausbreitungsrechnungen sind die Kaltluftströmungen berücksichtigt.

### Artenschutz / Matthias Kramer

Herr Kramer erläutert, dass er aktuell im Gelände unterwegs ist und Fauna-Daten für die Detaillierung der Variante B 1 ergänze und plausibilisiere, da diese teilweise bereits über 5 Jahre alt seien. Dies sei notwendig, damit die Planung rechtssicher ist. Aktualisierte und neue Erkenntnisse der Erhebungen finden Eingang in die Detaillierung und naturschutzfachliche Optimierung der Trasse. Als Aufgabe zur Minimierung naturschutzfachlicher Konflikte weist er auf den Bereich der Trasse durch den Weingartenwald hin. Hier werde eine Verschiebung der B31neu in Richtung Süden geprüft und verschiedene Varianten untersucht, wie die Kreisstraße 7746 aus dem Weingartenwald herausverlegt werden kann. Von Vertretern der Landwirtschaft wird auch auf die Bedeutung der Intensivobstflächen für die Biodiversität hingewiesen. Dem wird entgegnet, dass es beim Variantenvergleich insbes. auf den Vergleich der Varianten bzw. dem Vergleich der z.B. naturschutzfachlichen Wertigkeit von Flächen ankommt. Darauf bezogen schneiden intensiv genutzte landwirtschaftlichen Flächen in der Regel schlechter ab als z.B. die Waldflächen. Sofern naturschutzrelevante Arten auf landwirtschaftlichen Flächen beobachtet werden, können diese an das Planungsteam gemeldet werden.

## 4. Ausblick & weiteres Vorgehen im Dialogforum

Auf die Frage, was die Entscheidungskriterien darstellen, erläutert Herr Feil, dass die relevanten Belange fachlich gewertet und gegen- und untereinander abgewogen werden. Aus einzelnen Fachgesetzen ergeben sich strikte Vorgaben oder Grenzwerte, die der planerischen Abwägung teilweise entzogen sind. Fachvorgaben und Zielsetzungen aus dem Raum sind bei der Wertung zu berücksichtigen. Im Planfeststellungsverfahren werde die Abwägung nachvollzogen.

Mit Blick auf das weitere Verfahren führt Herr Feil aus, dass als nächstes das Linienbestimmungsverfahren anstehe. Dies ist ein förmliches Verfahren mit einer Anhörung der Träger öffentlichen Belange und der Öffentlichkeit.

Parallel beginne man bereits mit der Entwurfsplanung, um keine Zeit ungenutzt verstreichen zu lassen. Als Herausforderungen beschreibt er, dass man die Planung auf veränderte gesetzliche Vorgaben kontinuierlich anpassen müsse und aufgrund des Fachkräftemangels das RPT Probleme hat, Büros für die Bearbeitung der notwendigen Gutachten zu finden.

Mit dem Abschluss der Vorplanung endet auch die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zur Vorplanung. Bis Ende 2023 finden die letzten Sitzungen des Dialogforums und der Facharbeitskreise statt. Darin wird es im Wesentlichen um die Reflektion des Prozesses und die Würdigung des Engagements aller Beteiligten gehen.

Im nächsten Verfahrensschritt - der Entwurfsplanung - wird die Öffentlichkeitsbeteiligung in angepasster Form fortgeführt. Wie diese aussehen wird, wird noch erarbeitet und dann kommuniziert.