

Dokumentation

Gemeinsame Sitzung der Fach-Arbeitskreise „Verkehr“ & „Umwelt, Natur- & Artenschutz“

27. November 2018, 14.00 bis 16.00 Uhr

VINEUM, Meersburg

1. Begrüßung durch RP Tübingen / Moderation team ewen
2. Rückblick auf die letzte Sitzung, zwischenzeitlich eingegangene Fragen und Kommentare aus dem Kreis der Teilnehmenden
3. Vorstellung Prozess zur Trassenoptimierung und Auswahl der vertieft zu untersuchenden Varianten

Rückfragen und Diskussion
4. Ausblick auf das weitere Vorgehen im Verkehrsgutachten und im Bereich Natur & Umwelt
5. Zusammenfassung und Verabschiedung

TOP 1 Begrüßung

Herr Scherer (Bürgermeister Meersburg) und Herr Kühnel (Regierungspräsidium Tübingen) begrüßen die Teilnehmenden der beiden Fach-Arbeitskreise und wünschen eine konstruktive Sitzung. Herr Kühnel informiert die Mitglieder der Facharbeitskreise über den Termin einer öffentlichen Informationsveranstaltung zu den vertieft zu untersuchenden Varianten am 12.02.2019 in Markdorf.

Anschließend begrüßt Frau Knapstein (Moderationsbüro team ewen) und stellt den geplanten Ablauf der heutigen Sitzung vor. Da der Fokus der Sitzung, die Vorstellung der Auswahl der vertieft zu untersuchenden Trassenvarianten, für beide Facharbeitskreise gleichermaßen von Interesse ist, hat man sich zu einer gemeinsamen Sitzung zusammengefunden.

TOP 2 Rückblick auf die letzten Sitzungen, zwischenzeitlich eingegangene Fragen und Kommentare aus dem Kreis der Teilnehmenden

Die letzte Sitzung des Fach-Arbeitskreises „Verkehr“ fand am 19. Oktober 2018 statt und befasste sich unter Einbezug des externen Experten Prof. Monheim (raumkom) mit den zu wählenden Prognoseansätzen für das Jahr 2035. Die Dokumentation der Sitzung ist noch in Abstimmung und wird sobald wie möglich veröffentlicht. Der Facharbeitskreis „Umwelt, Natur- und Artenschutz“ wurde zuletzt zum Scoping-Termin am 24. Juli 2018 eingeladen. Neben dem Untersuchungsumfang der Umweltverträglichkeitsstudie wurden an dem Termin auch die Ergebnisse der Raumanalyse vorgestellt. Das [Protokoll](#) zum Scoping-Termin ist auf der Projektinternetseite veröffentlicht.

Im Nachgang der letzten Sitzung des Facharbeitskreises Verkehr sind weitere Fragen und Kommentare an den Gutachter herangetragen worden. Dass weitere Fragen nach Sitzungen entstehen, ist verständlich. Um diese Fragen zu sammeln und einer Beantwortung zuführen zu können, verständigen sich die Facharbeitskreise auf folgendes Vorgehen:

- Fragen und Stellungnahmen außerhalb der Sitzungen werden an das Planungsteam des Regierungspräsidiums Tübingen gerichtet.
- Das Planungsteam sammelt die Fragen und entscheidet, welche Fragen von allgemeinem Interesse sind. Fragen, die von allgemeinem Interesse sind, werden in FAQs auf der Website veröffentlicht und in der nächsten Sitzung beantwortet. Detailfragen, werden den Fragenden direkt beantwortet. Außerdem wird im Anschluss an die Sitzung ein Zeitfenster angeboten, in dem Fragen mit Vertretern des Regierungspräsidiums und des Gutachterteams besprochen werden können.

TOP 3 Vorstellung Prozess zur Trassenoptimierung und Auswahl der vertieft zu untersuchenden Varianten

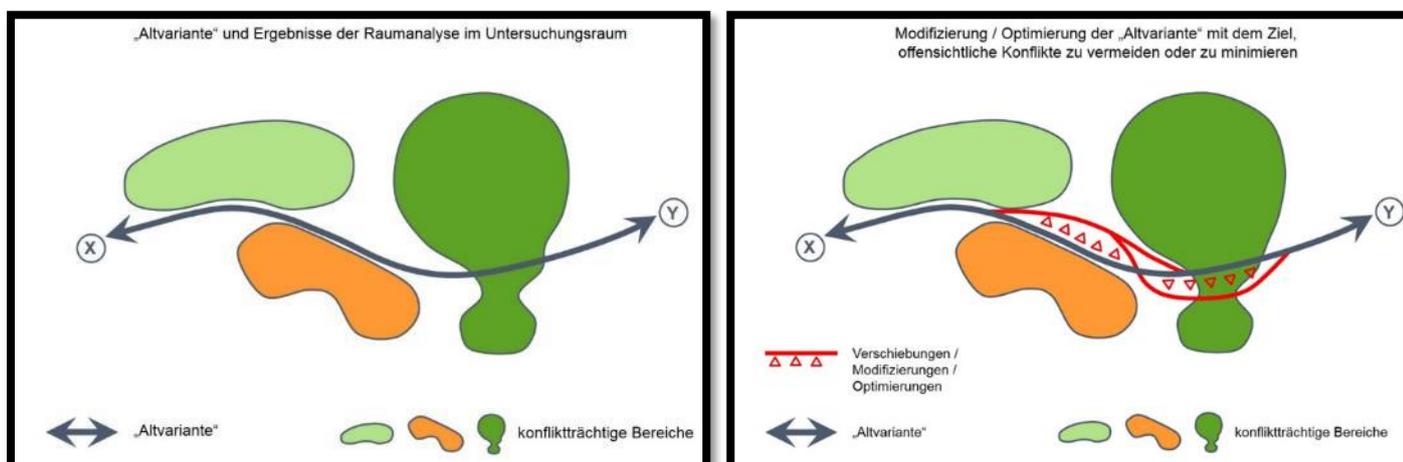
Herr Stocks (Büro für Umweltsicherung und Infrastrukturplanung Tübingen) fasst die Ausgangssituation der Planung zur B31 und das Vorgehen der Gutachter zusammen. Ausgangslage ist die Zusage des Verkehrsministeriums und des Regierungspräsidiums Tübingen, eine ergebnisoffene Prüfung aller in Frage kommenden straßenplanerischen Lösungsansätze im Prüfraum durchzuführen. Dies umfasst die bisherigen „bestehenden Varianten“ 0.1 / 9.3 / 7.5w2 ggf. mit Modifizierungen bzw. Optimierungen aufgrund geänderter trassierungstechnischer, räumlicher oder rechtlicher Anforderungen. Ebenso auch tragfähige Vorschläge Dritter und Trassenneuentwicklungen durch die beteiligten Gutachter auf Grundlage der vollständig neu erarbeiteten Raumanalyse für den gesamten Prüfraum.

Auch die Teilnehmenden aus dem Dialogforum wurden in das Verfahren mit einbezogen und darum gebeten, Trassenvorschläge in eine Karte einzuzeichnen sowie textlich ihre angelegten Kriterien dafür zu formulieren. Über 20 Variantenvorschläge wurden in dieser Form eingebracht.

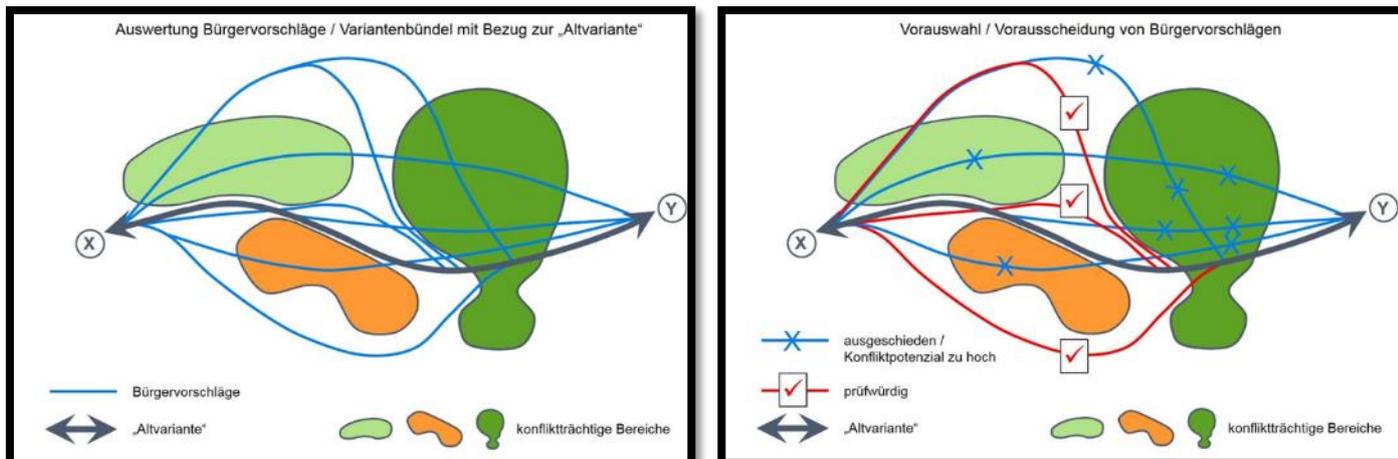
Herr Stocks erklärt weiter anhand von beispielhaften Ergebniskarten aus der Raumanalyse, wie das aktuelle Verfahren der Gutachter abgelaufen ist, um zu einer Auswahl von Varianten zu kommen, die im weiteren Planungsprozess vertieft untersucht werden. Insgesamt erfolgte die thematische Aufbereitung der Schutzgüter und Umweltnutzungen in 39 thematischen Karten. Hinzu kommen noch die Ergebnisse des Fachgutachtens Flora / Fauna.

Auf Grundlage der Raumanalyse wurden die vorliegenden Trassenvarianten modifiziert / optimiert. Das Ziel war, Konflikte zu vermeiden oder zu minimieren. Weiterhin sehr konfliktrichtige Trassenvorschläge wurden aussortiert. Gleichzeitig entwickelten die Gutachter auch Untervarianten bzw. neue Varianten auf Grundlage der Ergebnisse der Raumanalyse, der Vorschläge aus dem Dialogforum sowie gutachterlicher Überlegungen.

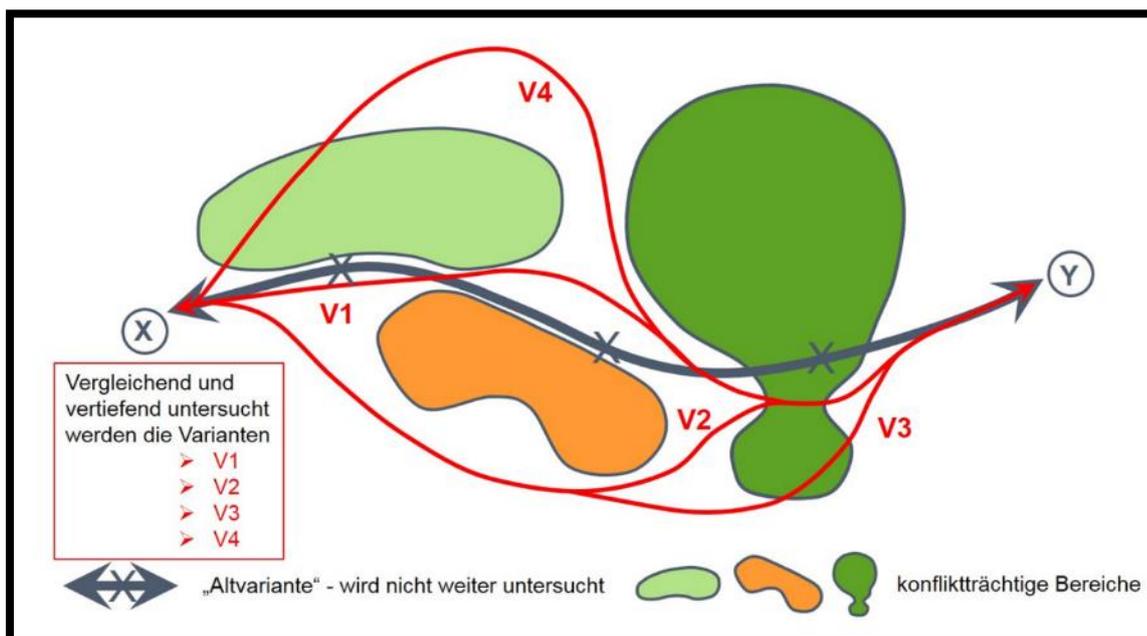
Schematisches Beispiel für die Modifizierung / Optimierung von „Altvarianten“ auf Grundlage der Raumanalyse



Schematisches Beispiel für das Aussortieren von vergleichsweise sehr konflikträchtigen Trassenvorschlägen



Entwicklung von Untervarianten oder durchgängig neuen Varianten auf der Grundlage der Ergebnisse der Raumanalyse, Vorschläge aus dem Dialogforum sowie gutachterliche Überlegungen



Nach Abschluss dieser Bearbeitung bleiben drei Trassenkorridore für die weitere Konkretisierung übrig. Diese Trassen werden weiter ausgeplant. Die übrigen Varianten werden nicht weiterverfolgt.

Für den weiteren Planungsverlauf werden die nun weiterzuerfolgenden Korridore neu benannt. Letztlich kommen neben dem Korridor Süd, der die Ausbauvariante auf der heutigen B 31 einschließt (Lösungsansatz A), ein Korridor Mitte (Variantenbündel B), der südlich des Weingartenwalds verläuft, und ein Korridor Nord (Variantenbündel C) nördlich des Weingartenwalds in Betracht. Für diese beiden Trassenvarianten gibt es jeweils noch Untervarianten. Die Aufgabe der Gutachter und des Planungsteams besteht darin, eine vergleichsweise konfliktrarme und möglichst rechtssichere Lösung für den gesamten Raum

vorzuschlagen. Wenn im weiteren Planungsfortschritt u.a. die Umlegungsverkehre vorliegen, wird die technische Ausplanung der Trassenvorschläge immer konkreter und detaillierter.

Herr Stocks zeigt anhand der Bewertungskarten für Flora und Fauna, dass es im Untersuchungsraum zahlreiche sehr hochwertige Flächen gibt. Während man in anderen Regionen oft nicht einmal „regional bedeutsame“ Flächen in Bezug auf die Fauna antreffe, ergaben die artenschutzfachlichen Untersuchungen in diesem Gebiet viele sogar „überregional bedeutsame“ Flächen. Hierzu zählen u. a. die Waldbereiche Weingarten, Weiherholz, Ikelesholz und die Lipbachsenke als „hot spot“ für den Artenschutz.

Die Frage, ob ein 3-spuriger oder 4-spuriger Querschnitt geplant wird, könne erst beantwortet werden, wenn die noch ausstehenden Umlegungsprognosen für die verschiedenen Planfälle vorliegen.

Zur **Ausbauvariante A** erläutert Herr Stocks, dass derzeit ein geotechnisches Gutachten läuft, um zu ermitteln, wie ein Tunnel in Lage und Höhe liegen könnte und um eine grobe Kostenschätzung vornehmen zu können. Im Bereich Meersburg ist voraussichtlich eine Überdeckung oder anderweitig verbesserter Lärmschutz vorzusehen, sowie eine neue Verknüpfung mit der B33. Bei Stetten sei die Topografie gut geeignet, um die Trasse tiefer zu legen und damit die funktionale Beziehung zum See zu verbessern. Östlich und westlich des Tunnels bei Hagnau erachte man Halb-Knoten als ausreichend. Bei Kirchberg und Hersberg werden Absenkungen und eventuell Überdeckelungen geprüft, ebenso am Ortsrand von Immenstaad östlich der Hochhäuser. Der Knoten zur Verknüpfung mit der L207 sei anspruchsvoll hinsichtlich des Platzbedarfs. Nach den bisherigen Überlegungen wäre auch bei einem Querschnitt RQ28 und den notwendigen Nebenstraßen (für Landwirtschafts- und Radverkehr) ein solcher Knoten möglich. Hierfür sei aber ein Eingriff in den Parkplatz der EADS nötig.

Als besonders problematisch sieht der Gutachter bei der A-Variante die Baustellenabwicklung, den vorübergehenden Flächenbedarf und die Verkehrsumleitungen während der Bauphase sowie die Immissionen bei Bau und Betrieb an den Ortsrändern.

Lösungsansatz A (Ausbaulösung)

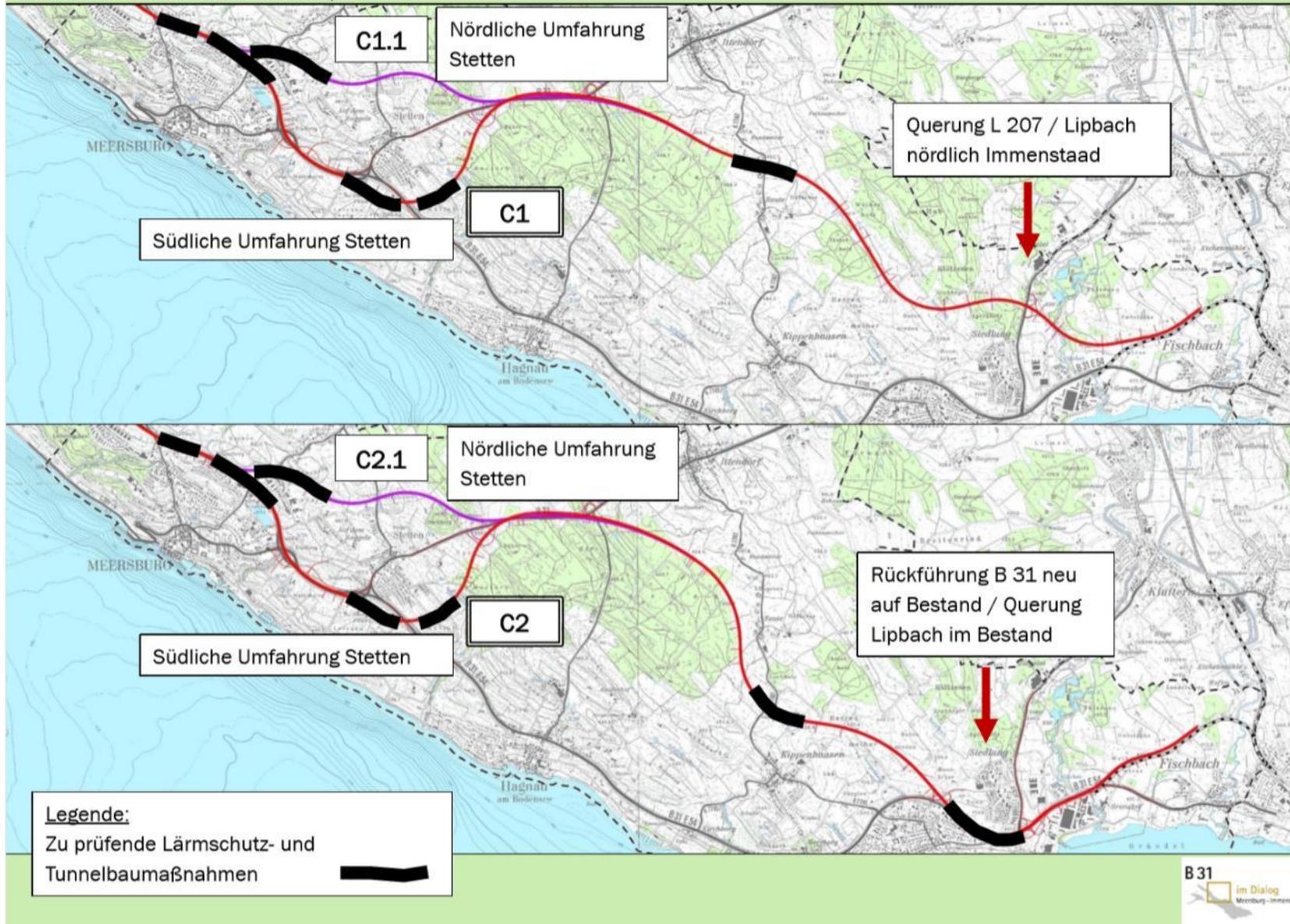
B 31 NEU, MEERSBURG / WEST - IMMENSTAAD

VARIANTENAUSWAHL: Lösungsansatz A / Ausbaulösung



Variantenbündel C

B 31 NEU, MEERSBURG / WEST – IMMENSTAAD
VARIANTENAUSWAHL: Variantenbündel C/ Übersicht



Bei der **Variante C1** (und auch B1) bewertet der Umweltgutachter die Querung der Lipbach-Senke nordöstlich von Immenstaad aus naturschutzfachlicher Sicht als sehr konfliktrichtig. Angesichts der Probleme mit dem Artenschutz sei es insgesamt sehr fraglich, ob die Varianten B1 und C1 rechtssicher geplant werden können. Um diese Konflikte zu vermeiden, seien die Varianten C2 und B2 entwickelt worden, die im östlichen Bereich von Immenstaad – auf der Trasse der bestehenden B31 – mit einer Überdeckelung unmittelbar am Ortsrand verlaufen und dann Richtung Westen ins nördliche Hinterland abzweigen. Die Einrichtung der Baustellenflächen im Bereich der angedachten Überdeckelung sei hier gut möglich, da die landwirtschaftlichen Flächen in diesem Bereich im Flächennutzungsplan bereits als Bauflächen vorgesehen sind. Zur abschließenden Bewertung der verschiedenen Varianten seien noch detailliertere Trassenplanungen und die prognostizierten Verkehrsmengen nötig.

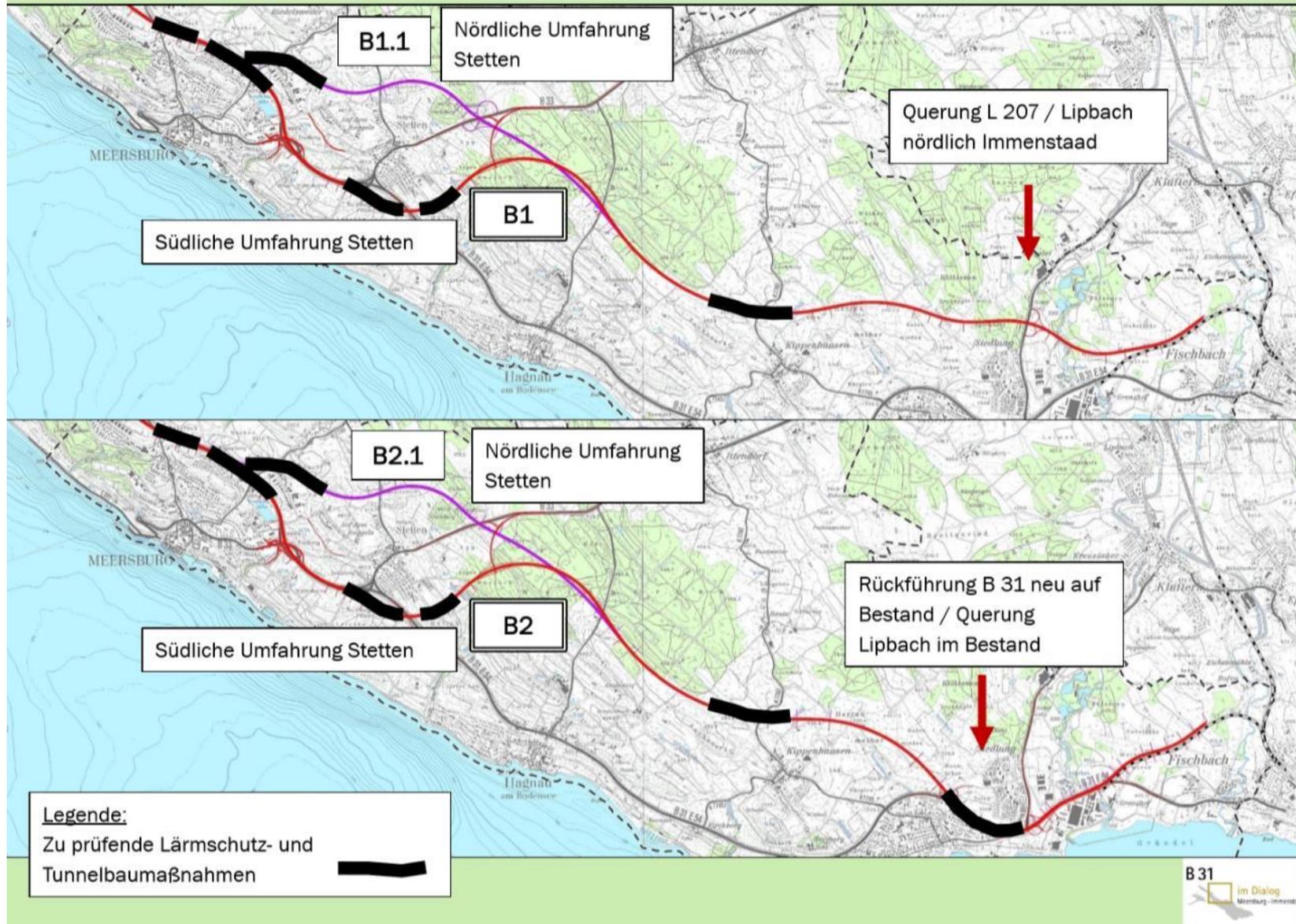
Bei den C-Trassen sei das Anschneiden des Nordrands des Weingartner Waldes besonders kritisch, der in Bezug auf die Tierwelt als „überregional bedeutsam“ eingestuft wurde und gerade im nördlichen Randbereich besonders hochwertig sei. Eine Verschiebung der Trasse aus dem Waldgebiet heraus weiter nach Norden würde viele zerschnittene kleine Restflächen schaffen, die für die Landwirtschaft fast nutzlos sind.

Bei der Variante C1.1 wäre aufgrund der topografischen Situation nördlich von Meersburg der Bau eines Tunnels zu prüfen.

Die **B-Variante** wird mit ihrer Trassierung am Südrand des Weingartner Waldes vom Umweltgutachter nicht ganz so kritisch bewertet wie die C-Variante am Nordrand, da im südlichen Bereich nicht die hochwertigsten Flächen des Waldgebiets vorliegen.

Variantenbündel B

B 31 NEU, MEERSBURG / WEST – IMMENSTAAD
VARIANTENAUSWAHL: Variantenbündel B/ Übersicht



Frau Knapstein erkundigt sich bei den Vertretern der Initiativen nach ihrer ersten Einschätzung zu dem Gehörten: Es wird begrüßt, dass die Planung nun einen weiteren entscheidenden Schritt vorangekommen ist und detaillierte Fragen bearbeitet werden können. Ebenso war diese Trassenauswahl auch für diejenigen in dieser Art und Weise zu erwarten, die sich mit den Ergebnissen zu der Untersuchung Flora und Fauna befasst hatten. Gleichzeitig stellt sich die Lage für Immenstaad unbefriedigend dar, da die Einbeziehung von Varianten mit Rückführung auf den Bestand im Bereich Immenstaad aufgrund der hohen naturschutzfachlichen Hürden einer nördlichen Querung des Lipbachs nicht erwartet wurde.

Rückfragen / Hinweise

Inwieweit ist bei den Trassenvorschlägen eine neue Straße als Fähranbindung in Meersburg berücksichtigt?

Die neue Fähranbindung ist ein anderes Projekt, das im BVWP als „weiterer Bedarf“ eingestuft ist. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wird der „Fähranleger“ zwar als eigenständiges Verkehrsprojekt, jedoch im Zusammenhang mit dem Projekt B31 Meersburg-Immenstaad hinsichtlich einer Worst-Case-Betrachtung zumindest für einen maßgeblichen Planungsfall mit untersucht und bewertet.

Ist eine Überdeckelung auch als eine Ausgleichsmaßnahme zu sehen?

Nein. Eine Überdeckelung ist eine klassische Vermeidungs- bzw. Verminderungsmaßnahme.

Ist ein Rückbau der alten B31 vorgesehen?

Das muss zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden, denn es hängt stark davon ab, welche Funktion eine alte B31 übernehmen müsste (z. B. Verbindung für den langsam fahrenden Verkehr oder Linienbus-Verkehr). Es gilt aber der Anspruch, dass nicht mehr benötigte Straßen zurück gebaut werden.

Für Tiere und Pflanzen wird viel gemacht und entsprechend untersucht. Wo bleibt der Mensch?

Grundsätzlich gilt, dass das Naturschutzrecht für einige Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume einen strengen Schutz vorsieht. Wenn eine rechtssichere Planung betrieben werden soll, dann müssen diese Planungsschritte in dieser Abfolge erfolgen. Die Konsequenz ist aber nicht, dass einfach durch „den Lebensraum der Menschen“ hindurchgeplant werden darf. So sind bereits in der Raumanalyse – neben Pflanzen und Tieren – auch die Belange der Menschen eingeflossen (bspw. Naherholung und landwirtschaftlich genutzte Flächen). Ebenso erfolgt nun die detaillierte Betrachtung für Lärm und Schadstoffe in den verbliebenen Trassenkorridoren. Eine Trasse darf nur dann gebaut werden, wenn die vorgeschriebenen Grenzwerte eingehalten werden können.

Zu den naturschutzfachlichen Schwierigkeiten der Querung des Lipbaches: Hätten diese nicht schon viel früher erkannt werden können, um diesen Bereich schon viel früher in der Planung auszuschließen?

Die Raumanalyse wurde komplett neu erstellt. Es wurden keine Vorfestlegungen getroffen, damit ergebnisoffen untersucht werden kann. Ebenso wurde der ursprüngliche Prüfraum erweitert, damit

alle eingereichten Trassenvorschläge adäquat untersucht werden können. Eine Bewertung des Untersuchungsraums ist erst nach Abschluss der Raumanalyse möglich gewesen. Auf der anderen Seite müssen die möglichen Konflikte mit der sog. Natura 2000-Kulisse (FFH-Gebiete) im Bereich der Lipbachsenke für das Rechtsverfahren detailliert und belastbar aufbereitet werden. Dies ist erst dann möglich, wenn die technische Planung, die Verkehrsbelastungszahlen, Lärm- und Luftschadstoffgutachten vorliegen. Eine reine Voreinschätzung der Konfliktsituation kann zu Ermittlungsdefiziten führen, die verfahrenskritisch wären.

Ein Teilnehmer aus Immenstaad gibt zur Kenntnis, dass er ein Problem darin sieht, wie viel die Gemeinde Immenstaad für die neue B31 leisten muss. Sie ist bei vielen Varianten und Untervarianten stark betroffen. Auch müssen die Beeinträchtigungen durch Abgase berücksichtigt werden, die bspw. an einem Tunnelportal austreten. Auch die Beeinträchtigungen durch hohe Lärmschutzwände, die nötig sind, um die Grenzwerte einzuhalten, sind in den Variantenvergleich aufzunehmen.

Es ist richtig, dass hier noch viele weitere Untersuchungen stattfinden müssen. Besonders die Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe und Lärmbelastungen, bspw. auch an möglichen Tunnelportalen. Das ist Teil der Untersuchung im nächsten Jahr. Hierzu gibt es jetzt noch keine Ergebnisse.

Letztendlich sind auch bei den Varianten mit einer Rückführung der B31 neu auf den Bestand auf Höhe Immenstaad für die Gemeinde Immenstaad erhebliche Potenziale für Verbesserungen zu der heutigen Situation denkbar.

Ein anderer Teilnehmer stellt fest, dass es für ihn keinen großen Unterschied zwischen Variante B und C gibt. Beide Varianten führen zu einer weiteren Zerschneidung der Landschaft und zu großem Flächenverbrauch zulasten von Landwirtschaft und Naherholung. Er wird sich weiterhin für die Ausbauvariante einsetzen, da hier die wenigsten Belastungen zu erwarten sind.

Es bleiben die weiteren Untersuchungen abzuwarten, welcher Trassenvorschlag sich als vergleichsweise konfliktärmster herausstellt. Auch kann noch nicht beantwortet werden, welche Trasse die angestrebte verkehrliche Bündelungswirkung am ehesten erfüllen kann. Aber auch bei der Ausbauvariante gilt, dass es zu neuem Flächenverbrauch sowie zu zusätzlichen Störungen / Beeinträchtigungen siedlungsnaher Freiräume und bodenseenaher Erholungsräume in nicht unerheblichen Maß kommt. Auch durch einen Ausbau sind Siedlungs(rand)bereiche durch Lärm betroffen.

Wie wird der Flächenverbrauch ermittelt? Wird bei der Gesamtbilanz auch die B31 alt berücksichtigt?

Der Flächenverbrauch ist im Rahmen der Raumanalyse nicht ermittelt worden. Diese Aufgabe wird in den folgenden Planungsschritten vom technischen Planer vorgenommen. Radwege und benötigte Straßen für den langsamen Verkehr sind dabei zu berücksichtigen.

Wie ist die Anbindung des Salemer Tals vorgesehen?

In der aktuellen Fortschreibung des Regionalplanes wird bereits ein Vorschlag zur Anbindung eingebracht.

Die Anbindung wird im Zusammenhang der verkehrlichen Umlegungsprognosen beurteilt. Hier gilt es u.a. Netzkonzeptionen zu identifizieren, die zur bestmöglichen Bündelung von Verkehren aus dem nachgeordneten Netz auf der B 31 neu führen.

Die vorgestellten Trassenvarianten haben sich aus Umweltsicht ergeben. Kann es hier noch Veränderungen geben?

Alle Informationen, die jetzt vorliegen, sind in die Variantenermittlung eingeflossen. Die Details der genauen Streckenführung und der Reduzierung von Beeinträchtigungen werden im nächsten Schritt – unter Einbeziehung diverser technischer Untersuchungen / Fachgutachten - untersucht.

Mögliche Ausgleichsmaßnahmen hier in der Region wurden im Vortrag nicht erwähnt. Wie sieht es damit aus?

Mögliche Ausgleichsmaßnahmen werden erst gegen Ende des Planungsprozesses intensiv betrachtet. Erst dann ist bekannt, welche Beeinträchtigungen in Art und Umfang zu kompensieren sind. In der derzeitigen Planungsstufe wird der Ausgleich vor allem konzeptionell geprüft. Es gilt dann auch zu unterscheiden zwischen bspw. artenschutzrechtlichen Beeinträchtigungen, die in engem räumlichem und funktionalem Zusammenhang ausgeglichen werden müssen und Maßnahmen, die weiter weg erfolgen können. Grundsätzlich denke man darüber bereits nach, notwendige Ausgleichsmaßnahmen gebündelt in einem Landschaftsraum umzusetzen. Landschaftsplanerisch sinnvoll wäre bspw., dass Hepbacher-Leimbacher-Ried weiter zu entwickeln und aufzuwerten. Hierzu haben bereits Gespräche unter Beteiligung der Unteren Naturschutzbehörde und des BUND stattgefunden. Eventuell komme eine Ausweitung Richtung Mühlbachtal in Betracht.

TOP 4 & 5 Ausblick auf das weitere Vorgehen / Zusammenfassung und Verabschiedung

Die vertiefte Untersuchung der ausgewählten Trassenvarianten erfordert im Weiteren eine enge Zusammenarbeit und ein iteratives Vorgehen der Gutachter. Bis Ende März 2019 wird die technische Planung die Trassenvarianten weiter planerisch konkretisieren (u.a. lagemäßige Darstellung der Trassen inklusive Böschungen und Verknüpfungen und deren Höhenabwicklung). Verkehrsgutachter Herr Kiener wird für die einzelnen Varianten verkehrliche Umlegungsprognosen vornehmen, d.h. eine Prognose der zukünftigen Verkehrsbelastungen auf den Neubautrassen sowie die Be- und Entlastungseffekte im funktional zugeordneten Straßennetz. Diese Schritte erfolgen in enger Abstimmung mit den Umweltgutachtern, um mögliche Konfliktbereiche in der weiter sich konkretisierenden Planung berücksichtigen zu können.

Im Weiteren werden nun auch Gutachten zur Lärmbelastung entlang der Trassenvarianten nach 16. BImSchV sowie den Be- und Entlastungen im funktional zugeordneten Straßennetz erarbeitet. Auch über die Luftschadstoffbelastung im relevanten Straßennetz wird ein Gutachten erarbeitet. Ergebnisse dazu sind Ende des 3. Quartals 2019 zu erwarten.

Nach der Ermittlung, Beschreibung und (vergleichenden) Beurteilung der bau-, anlage-, betriebsbedingten sowie direkten und indirekten nachteiligen Auswirkungen der Lösungsansätze auf die Umwelt (Umwelt umfasst Mensch und „Natur“), unter Berücksichtigung von Optimierung, Vermeidung und Minimierung, ist Ende 2019 eine Variantenempfehlung zu erwarten.

Die Sitzungen im nächsten Jahr orientieren sich an den beschriebenen Zwischenschritten.

Herr Kühnel dankt allen Beteiligten für die konstruktive Veranstaltung.