

Dokumentation

Gemeinsame Sitzung Fach-Arbeitskreis Verkehr & Fach-Arbeitskreis Umwelt, Natur- und Artenschutz am 15. 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 in den Facharbeitskreisen

Teilnehmende

Digitale Sitzung der Facharbeitskreise. Keine Unterschriftenliste geführt.

1. Begrüßung und Einführung

Herr Kühnel (Regierungspräsidium Tübingen), Frau Knapstein und Herr Ilgner (beide Moderationsbüro team ewen) begrüßen die Mitglieder der Facharbeitskreise Verkehr und Umwelt, Natur- und Artenschutz.

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 dieser gemeinsamen Sitzung der beiden Facharbeitskreise 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 zum Beispiel 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 Nordost“ (Anschluss an die B33) werden für 2035 ca. 33.000 Fahrzeuge pro Tag auf der B31n prognostiziert. Stetten wird vom Durchgangsverkehr der B33 entlastet. In Stetten wird nur der Quell- und Ziel- und Binnenverkehr 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. Vorab stellt Herr Stocks klar, dass die B1-Variante der Vorzugskorridor des Vorhabenträgers ist und nicht der der Umweltgutachter. Die Umweltgutachter bewerten den AB1-Korridor als vorzugswürdig. Die ausführliche Begründung für die Variantenentscheidung zwischen der B1-Variante und AB1-Variante ist auf den Seiten 41ff der Synopse zur Herleitung der Begründung der Vorzugsvariante B1 auf der [Projekthomepage](#) veröffentlicht.

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 Gradiente 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 anhand 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 / umfänglicheren Konflikten für eine Vielzahl von Umweltschutzgütern / Umweltnutzungen verbunden als die Variante B1. Da die B1-Variante ohnehin schon an der Grenze der Belastbarkeit bezüglich Artenschutzes ist, würde jede zusätzliche artenschutzfachliche Beeinträchtigung voraussichtlich zu einer Unzulässigkeit der gesamten Variante/Korridor führen. Eine Nordverschiebung von derartigem Ausmaß ist daher 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 Gradiente 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 Kulturfläche 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. Für die Strecke Meersburg/W-Immenstaad ist in Teilbereichen auch ein einbahnig, 3-streifiger Querschnitt mit einer ausreichenden Qualitätsstufe „D“ gerade noch leistungsfähig. Vor dem Hintergrund der im Gutachten zur Querschnittswahl aufgezeigten Besonderheiten des nördlichen Bodenseeraums, der unterstellten Berechnungsansätze und der Berücksichtigung der Planungsziele zur B31neu ist der einbahnig, 3-streifige Querschnitt aus verkehrstechnischer Sicht nicht zu empfehlen.

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 (zum Beispiel 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?

Grundlage für einen durchgängigen zweibahnigen Ausbau ist die RAA 2008. Danach 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.

Das BMVI hat die B31 als Straße der Verbindungsstufe 1 ausgewiesen (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 07/2018). Als Bundesfernstraße der Verbindungsfunktionsstufe 1 ist die B31neu 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.

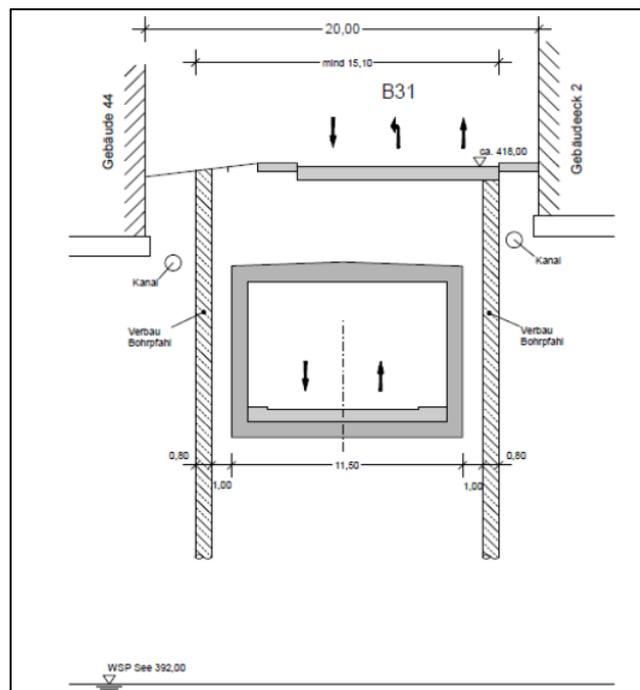
Bericht Herr Münnich

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. Allein 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 wäre kürzer als ein doppelstöckiger Tunnel (weniger Entwicklungslänge), ermöglicht aber 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. Herr Münnich hält den Platz in der Ortsdurchfahrt Hagnau zwischen den Gebäuden für nicht ausreichend, um die Tunnelwände mittels Bohrpfahl- oder Schlitzwand-Technik bauen zu können und gleichzeitig den Verkehr zweiseitig durch Hagnau zu leiten. Das RPT verfolgt daher eine Untertunnelung von Hagnau nicht weiter.



3. Reflektion und Rückfragen der Teilnehmenden

Frau Knapstein erkundigt sich zunächst bei den behördlichen Vertreterinnen und Vertretern, ob es Rückfragen gibt und derzeit noch Informationen fehlen.

Teilnehmende berichten, dass demnächst die zweite Anhörung zur Regionalplanfortschreibung bevorstehe. In der Raumnutzungskarte wird die linienbestimmte Variante aus 2006 aufgenommen. Jedoch wird eine Begleitkarte mit den weiteren Varianten ergänzend beigefügt und auf den laufenden Planungsprozess hingewiesen.

Der Planungs- und Dialogprozess sei insgesamt sehr positiv zu bewerten, da sehr offensiv und transparent verschiedene Aspekte der Planung bearbeitet werden. So etwas gebe es in der Region noch nicht.

Die Darstellungen in der veröffentlichten Synopse seien fachlich korrekt und gut verständlich aufbereitet.

Weitere Rückfragen und Hinweise:

Ist es zutreffend, dass B1 und AB1 gleich tief untersucht werden?

Im Rahmen der derzeitigen Voruntersuchung werden alle 12 Varianten im Grundsatz auf dem gleichen Niveau untersucht. Nach Abschluss der Voruntersuchung wird im Vorentwurfsstadium nur noch eine Variante vertiefend ausgeplant.

Aus Sicht der Umweltverbände ist die Variante B1 nicht genehmigungsfähig, da sie die vom Umweltgutachter Kramer angesprochenen Grenzen der artenschutzrechtlichen Machbarkeit bereits als überschritten ansehen. Es würden überregional bedeutsame Lebensräume streng geschützter Arten zerschnitten, obwohl machbare alternative Varianten vorhanden sind. Die Abwägung sei nicht nachvollziehbar und wohl hauptsächlich nach finanziellen Gesichtspunkten erfolgt. Auch die Planung einer vierstreifigen Straße wird aus Sicht der Umweltverbände verkehrspolitisch und klimapolitisch abgelehnt. Während beim Naturschutz die Gesetze mit artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigungen beiseitegeschoben würden, um die B1-Trasse durchzubringen, würden die Straßenbaurichtlinien als unabänderliche Vorgaben betrachtet und Ausnahmen nicht einmal in Erwägung gezogen. Auch unter der Berücksichtigung der Kosten sei eine dreistreifige Straße sinnvoll. Für eine gute Abwägung müssten nach Meinung der Umweltverbände Mehrkosten, Flächenverbrauch, Mehrbelastungen und der Zusatznutzen einer vierstreifigen Lösung RQ28 gegenüber einer dreistreifigen Lösung RQ15,5 genau ermittelt und gegenübergestellt werden.

Es könne den Ausführungen von Herrn Stocks gefolgt werden, warum eine Verschiebung der Trasse nach Norden (Immenstaad-Siedlung) nicht erfolgen kann. Es solle geprüft werden, ob die Siedlung auch südlich umfahren werden kann.

Werden die kartierten Tierarten räumlich unterschiedlich bewertet (Weingartenwald und Lipbachsenke)?

Die Bewertung der Artvorkommen erfolgt für alle Teilflächen nach einheitlichen Kriterien. Die Bewertung der Betroffenheiten der Tierarten erfolgt aufsummiert über alle Abschnitte der Variante. Lipbachsenke und Weingartenwald gehören selbstverständlich dazu.

Für den Weingartenwald werden in der „Synopsis“ bei einer Vermeidung der Artenschutz-Eingriffe Mehrkosten bis zu 39% als zumutbar betrachtet. Im Falle der Lipbachsenke könnte mit weniger als 39% Mehrkosten die Trasse B2 (statt B1) umgesetzt werden und Artenschutzkonflikte im Bereich der Lipbachaue somit weitgehend vermieden werden.

Variante B2 wird insbesondere aufgrund der massiven Eingriffe (Flächeninanspruchnahme und Zerschneidung) in große zusammenhängende Sonderkulturflächen und der Konflikte im siedlungsstrukturellen Zusammenhang bei Immenstaad als konfliktträchtiger eingestuft als Variante B1. Im Vergleich zu Variante AB1 schneidet Variante B1 unter umweltfachlichen Gesichtspunkten schlechter ab. Aufgrund der höheren Mehrkosten von deutlich über 30% sowie weiterer u.a. verkehrlicher Gründe hat das Regierungspräsidium jedoch dem VM sowie dem BMVI die Weiterplanung der Variante B1 empfohlen. (Die ausführliche Begründung der Variantenbeurteilung kann der Synopsis auf der Projekthomepage entnommen werden.)

Wie und wo soll der notwendige Ausgleich (zum Beispiel Waldausgleich) stattfinden?

Noch befindet sich die Planung in der Voruntersuchung und dem Variantenvergleich. Die Frage der Kompensation wird in dieser Planungsstufe nur grundsätzlich behandelt. Die konkreteren Planungen zu Kompensationsflächen und -maßnahmen werden dann in der Vorentwurfsplanung durchgeführt.

Die Forstverwaltung verlangt bei Waldausgleich idR einen flächenmäßigen Ausgleich in der Höhe 1:1. Bei Betroffenheit von Waldgebieten mit besonderen Funktionen kann sich der Ausgleichsfaktor erhöhen. Der Ausgleich soll vorrangig im Bodenseekreis beziehungsweise der Bodenseeregion erfolgen.

Die Suche nach Ersatzaufforstungsflächen wird sehr herausfordernd, da in dieser Region eine hohe Konkurrenz zur Landwirtschaft besteht. Die Prüfung möglicher Ersatzaufforstungsflächen muss mit der Forstverwaltung, der Landwirtschaftsverwaltung und der Naturschutzverwaltung eng abgestimmt werden.

In der nächsten Planungsphase wird geprüft, ob die K7746 durch den Weingartenwald aufgegeben und durch einen zusätzlichen B31n-Teilanschluss für das Gewerbegebiet im Norden Hagnaus ersetzt werden kann.

Der naturschutzfachliche Ausgleich soll so nah wie möglich am Vorhaben durchgeführt werden. Parallel dazu wird aber auch geprüft, ob das Hepbacher-Leimbacher Ried weiter aufgewertet werden kann. Funktionserhaltende Artenschutzmaßnahmen sollten möglichst schon zeitlich vorgezogen realisiert werden.

Wurde der aktuelle Zustand des Waldes im Speckholz bei der Bewertung berücksichtigt? Hier haben viele Bäume Schäden.

Die Kartierung wurde im Jahr 2017 durchgeführt. Dementsprechend sind neueste Entwicklungen noch nicht erfasst. Möglichen negativen Effekten durch Waldschäden für Fledermäuse können positive Effekte für andere Arten wie die Gelbbauchunke gegenüberstehen. Grundsätzlich besteht bei diesen langen Planungsprozessen immer die Herausforderung, wie mit dynamischen Systemen umgegangen werden kann. Aus diesem Grund müssen insbesondere Fauna/Flora-Daten zeitgerecht plausibilisiert werden, um für das spätere Planfeststellungsverfahren eine hinreichend aktuelle Datenbasis vorliegen zu haben (Aktualität ca. fünf Jahre).

*Wurden auch Fledermausvorkommen am Siedlungsrand von Immenstaad-Siedlung kartiert?
Es fehlen Fledermausquartiere.*

Es wurde keine flächendeckende Quartieruntersuchung für Fledermäuse im gesamten Untersuchungsgebiet durchgeführt. Dafür ist das Untersuchungsgebiet zu groß. Unmittelbar am Siedlungsrand wurden keine Fledermauskartierungen durchgeführt. Im Bereich Speckholz wurden Nachweise vom Braunen Langohr gefunden. Darüber hinaus weisen Telemetriedaten der Fledermäuse einen funktionalen Zusammenhang zwischen Speckholz und Lipbachaue nach. Der vorgesehene Tunnel trägt auch dazu bei, diese funktionalen Beziehungen aufrecht erhalten zu können. Eingriffe in Quartiersstandorte im Speckholz werden vermieden. Mit weiterem Fortschreiten der Planung und dem damit erhöhten Detaillierungsgrad kann auch die Fledermauserfassung weiter geschärft werden.

*Wird der bestehende Lärm durch die L207 im Bereich Immenstaad-Siedlung berücksichtigt?
Wie geht man damit um, dass es dort schon sehr laut ist?*

Der Lärm der Landesstraße wird in die lärmtechnische Untersuchung des nachgeordneten Netzes einbezogen. Der Tunnel und die Lärmschutzwände an den Tunnelportalen sorgen dafür, dass Grenzwerte eingehalten werden.

In der Lipbachsenke gibt es seit der durchgeführten Kartierung eine neue Biberburg im unmittelbaren Bereich des B1-Korridors. Diese muss berücksichtigt werden.

In der bisherigen Planung ist ein Korridor festgelegt und die Planung ist noch nicht grundstücksscharf. Bei der Querung des Lipbaches ist ein ausreichend großes Brückenbauwerk vorgesehen, welches in Bezug auf die lichte Weite und die lichte Höhe so dimensioniert ist, dass Störungen unter anderem für den Biber so gut es geht reduziert werden. Der Biber gilt nicht als sehr störsensibles Tier. Im weiteren Planungsverlauf wird die Situation detaillierter bewertet, da auch weiterhin Veränderungen der Situation vor Ort eintreten werden.

Wie soll der Anschluss Hagnau an die B31n erfolgen? Hagnau sollte am besten über Westen angeschlossen werden.

Hagnau wird im Westen und Osten an die B31n angeschlossen. Aus Meersburg kommend wird Hagnau über den alten Saba-Knoten erreichbar. In östlicher Richtung über den Anschluss Fischbach bei Immenstaad. Die Anbindung des Gewerbegebietes erfolgt nach jetzigem Stand der Planungen wie bisher über die Kreisstraße K7746.

Thema Querschnitt und Dreispurigkeit: Es ist keine Bereitschaft zu erkennen, von Richtlinien abzuweichen, um dadurch eine verträglichere Straße zu planen.

Bei der Planung von zum Beispiel Fußwegen wird viel öfter von den hierzu vorhandenen Richtlinien abgewichen und ein schmalerer Fußweg geplant, ohne dass dafür überhaupt nur ein Grund genannt wird. Mein Eindruck ist, dass bei der B31-Planung die Belange des Straßenverkehrs über andere Belange (wie Flächenverbrauch, Landschafts- und Naturschutz) gestellt werden.

Die bestehenden Richtlinien sollen in der Planung befolgt werden. Sie spiegeln den aktuellen Stand der Technik und die vorhandenen Erfahrungen wider. Neben der verkehrlichen Leistungsfähigkeit spielen auch Verkehrssicherheit und Betriebssicherheit der Straße eine Rolle. Jegliche Abweichungen müssen gut begründet werden.

Die Empfehlung für den RQ 28 im Vergleich zu dem RQ 15,5 ist aus guten Gründen getroffen. Im betrachteten Streckenabschnitt muss neben dem „normalwerktäglichen Verkehr“ auch unter anderem der touristische Verkehr abgewickelt werden.

Großes Lob an die Gutachter sowohl fachlich als auch kommunikativ. Es ist schade, dass einzelne Teilnehmer die Gutachter in Frage stellen. Sie rücken nicht von ihrer prinzipiellen Ablehnung der Straße ab. Es sollte nicht immer wieder das Gleiche besprochen werden.

Frage nach der geotechnischen Untersuchung: Wo wurde die Baugrunduntersuchung durchgeführt (Bereich Immenstaad-Siedlung)?

Als das Baugrundgutachten beauftragt wurde, ist man noch von einem weiter nördlichen Verlauf der Trasse im Bereich Immenstaad-Siedlung ausgegangen. Deshalb wurden die Untersuchungen nicht direkt auf dem jetzigen Trassenkorridor durchgeführt. Die Anlagen zu dem Gutachten werden ebenfalls [auf der Website veröffentlicht](#), dann kann das Gutachten besser nachvollzogen werden.

4. Ausblick & weiteres Vorgehen in den Facharbeitskreisen

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 die Facharbeitskreise 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 der Facharbeitskreise bis zur nächsten Sitzung.