

Regierungspräsidium Tübingen

- Referat 44 -

Datum: 04.12.2018

Az.: 44/39-B 30 RV-FN

B 30, Friedrichshafen-Ravensburg

Sitzung des projektbegleitenden Arbeitskreises

am 23. Oktober 2018 in Meckenbeuren

Vermerk der wesentlichen Anmerkungen/Fragen/Hinweise der Teilnehmer

Teilnehmer: s. Teilnehmerliste

Anlagen: 1 Hinweise zur Thematik „CO₂“

1. Aktueller Stand der Planung, Beurteilungsergebnisse

Herr Kühnel, Herr Kiener und Herr Stocks stellen den aktuellen Stand, die Beurteilungsergebnisse sowie das weitere Vorgehen vor (s. Anlage 2).

2. Anmerkungen, Diskussion

(**fett**: Anmerkungen/Hinweise/Fragen der Teilnehmer; nicht fett: Antworten des RP/Gutachter)

Variante Ost: Zweibahnige Trassierung rund um Liebenau und Hirschach ist unmöglich

Trassierungen in den betreffenden Bereichen sind technisch machbar. In der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) wird der genaue Trassenverlauf in Lage und Höhe mit den notwendigen Nebeneinrichtungen (ggf. Lärmschutz, Entwässerung, etc.) festgelegt. Insbesondere die Umfahrungen Liebenau und Hirschach sowie die Querspange Tettngang gilt es, genauer zu untersuchen.

Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilungen aus der Umweltverträglichkeitsstudie 1997: Hat sich im Vergleich dazu aus heutiger Sicht etwas geändert?

Nein, im Grundsatz nicht. Aus fachlicher Sicht war auch damals die Ost als die konfliktärmere beurteilt worden. Die umwelt-, naturschutzfachlichen Belange konnten aber im Rahmen der planerischen Abwägung überwunden werden. Dies ist jetzt anders. Der besondere Artenschutz hat rechtlich einen sehr hohen Stellenwert erlangt. Hinzu treten die

Natura-2000-Belange, die damals ebenfalls nicht die heutige hohe rechtliche Relevanz hatten.

Welche Variante ist verkehrlich besser? z.B. in Bezug auf die Aspekte Bündelung und Reduzierung der Verkehre auf der B 33 zw. RV und Markdorf/Meersburg)

Ziel einer B 30 neu ist, eine leistungsfähige Nord-Süd-Achse zu bilden sowie die B 33 wie auch das nachgeordnete Straßennetz und damit die Siedlungsbereiche zu entlasten. Alle drei Varianten haben jeweils verkehrliche Vor- und Nachteile, jedoch erfüllen alle die Ziele einer Bündelung und Entlastung und sind damit verkehrlich wirksam.

Die Verkehrsbeziehungen RV-LI sind in allen Planungsfällen berücksichtigt.

Welche Rolle spielt die höhere Gesamtfahrleistung (Kfz-km pro Tag) und die hieraus resultierende erhöhte CO₂-Gesamtemission bei der Variantenauswahl bzw. –entscheidung?

Die Zunahme der Gesamtfahrleistung vom Prognose-Nullfall zum Planfall oder auch die Unterschiede in der Gesamtfahrleistung zwischen zwei Varianten / Lösungsansätzen innerhalb eines definierten Bezugsraumes können nicht 1:1 mit der Zunahme von CO₂-Emissionen gleichgesetzt werden. Ganz maßgeblich für die CO₂-Emission sind nicht nur die gefahrenen Fahrzeug-km, sondern insbesondere auch die Fahrmodi (Steigungen, Gefälle, Anzahl der Start/Stop- sowie Brems- und Beschleunigungsvorgänge).

Der Aspekt der CO₂-Reduzierung ist (derzeit) in erster Linie eine politische Zielvorgabe, für die es keine raumbezogenen bzw. schutzgutbezogenen gesetzlichen Grenzwerte gibt. Zur Erreichung des Zieles der Reduzierung von verkehrsbedingten CO₂-Emissionen ist weniger die „Wegewahl“ von Bedeutung; in allererster Linie muss das Ziel über entsprechende Veränderungen bzw. Verbesserungen bei der Fahrzeugflotte umgesetzt werden.

Strikt zu beachten sind dagegen die europarechtlich determinierten Anforderungen / Vorgaben des Naturschutzrechtes sowie insbesondere die Frage, ob ggf. Grenzwerte mit Relevanz für die Gesundheit des Menschen überschritten werden. Diese schlagen in einem Rechtsverfahren durch.

Außerdem ist zu beachten, dass Wälder und Moore die leistungsfähigsten „Senken“ für Treibhausgase darstellen. Bei West geht eine hohe CO₂-Speicherkapazität verloren. Hinzu tritt die Freisetzung von CO₂ aus der Humusaufgabe / Rohbodenaufgabe des Waldbodens durch sukzessive Mineralisierung. (vgl. Anlage 1)

Wie wurde das Thema Lärm berücksichtigt?

Für alle Varianten bzw. Lösungsansätze wurden Lärmberechnungen sowohl für die Neubaustrecken als auch für das nachgeordnete Netz (Be- und Entlastungen) durchgeführt. Bei allen Varianten können mit bzw. ohne Lärmschutzmaßnahmen die Grenzwerte für die Siedlungs- und Wohngebiete eingehalten werden. Bei West und Mitte wurden zur Vermeidung und Minderung von betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Fauna umfangreiche baulich-konstruktive Maßnahmen geprüft. Artenschutzrechtliche Verbote nach § 44 BNatSchG lassen sich dennoch nicht vermeiden.

Ost bringt die mit Abstand deutlichsten Lärmentlastungen für die gesamte Ortslage von Meckenbeuren mit Liebenau / Hegenberg mit sich. Dem stehen Lärmzunahmen in den Ortschaften entlang der L 333 sowie im Bereich Tettngang gegenüber. Diese liegen an den Siedlungsrändern jedoch deutlich unter den Grenzwerten. Verbesserungen lassen sich durch Optimierung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen erreichen.

Wie hoch sind die Kosten für die Varianten?

West: ca. 159 Millionen Euro, mit

- Ortsumgehung Liebenau
- Querspange Tettngang
- artenschutzfachlichen Optimierungen

Ost: ca. 164 Millionen Euro

Es treten keine zusätzlichen Kosten für artenschutzfachliche Optimierungen hinzu.

Mitte: ca. 152 Millionen Euro, mit

- Bahnbrücke
- artenschutzfachlichen Optimierungen

ca. 167 Millionen Euro, mit

- Unterführung der Bahnlinie
- artenschutzfachlichen Optimierungen

Betroffenheiten der Landwirtschaft / Existenzgefährdungen

Zu beachten ist die verhältnismäßig geringe Größe der Betriebe im BSK im Vergleich zur Bundesrepublik

Die Landwirtschaft ist bei den West und Mitte durch Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen und Betroffenheit von Betrieben in geringerem Umfang betroffen als bei Variante Ost; bei Einbeziehung der Sekundärfolgen durch die hohe Waldinanspruchnahme bei West (Ersatzaufforstung zu Lasten der Landwirtschaft) und höherer Kompensationserfordernisse wird dieser Vorteil aufgehoben.

Im weiteren Verfahren muss es darum gehen, in Zusammenarbeit mit den landwirtschaftlichen Behörden, Verbänden und örtlichen Vertretern Strategien zu entwickeln, um die landwirtschaftlichen Betroffenheiten zu minimieren/kompensieren:

- Es ist zu prüfen, ob die Lasten durch eine räumlich umfassende Unternehmens-Flurneuordnung zumutbar verteilt werden können; unter Berücksichtigung, dass das Verfahren langwierig sein kann und Flächen nicht vermehrbar sind.
- Durch frühzeitigen Kauf von freiwerdenden Flächen (Flächenpool)

Naturschutzrechtlicher und forstrechtlicher Ausgleich / Kompensation / Nutzung des "Regionaler Kompensationspool Bodensee-Oberschwaben" (ReKo)

Ökopunkte, z.B. aus dem ReKo, können für die Kompensation beeinträchtigter allgemeiner Funktionen des Naturhaushalts (z.B. Schutzgüter Boden, Wasser) herangezogen werden. Artenschutzrechtlich oder Natura-2000-gebietschutzrechtlich notwendiger Ausgleich muss funktional an der beeinträchtigten Funktion bzw. Art ansetzen. Auch die räumlichen und zeitlichen Spielräume für die Kompensation sind deutlich strenger.

Bei Ost bestehen deutlich geringere funktionale und räumliche Zwänge an die Gestaltung und Verortung von Ausgleichsmaßnahmen und –flächen als bei West und Mitte. Durch entsprechende Kompensationsstrategien können weitere zusätzliche Belastungen der Landwirtschaft vermieden werden.

Der forstrechtliche Ausgleich bei West muss zumindest im Ansatz 1:1 vorgenommen werden. Dieser Flächenansatz kann sich durch die Betroffenheit besonderer Waldfunktionen ggf. erhöhen. Der Bezugsraum für die Suche nach geeigneten Flächen ist nicht unbeschränkt, da aufgrund des unterdurchschnittlichen Waldanteils im Bodenseekreis, der Lage im Verdichtungsraum sowie artenschutzfachlicher Anforderungen engere räumlich-funktionale Bezüge zu beachten wären.

Bei dem faunistisch hochwertigen Gebiet bei Pfingstweid handelt es sich um ein bedeutendes Rastgebiet und Winterhabitat für Vogelarten, welches überwiegend durch Störung sowie teilweise Flächeninanspruchnahme betroffen ist. Eine Teilvermeidung und -minderung der Betroffenheiten ist möglich; verbleibende Beeinträchtigungen können im Föhrenried bei Baidt funktional kompensiert werden.

Die Beeinträchtigungen bei West betreffen andere Arten (u.a. Grauspecht, Fledermäuse, etc.), für die funktional andersartige Kompensationsmaßnahmen ergriffen werden müssten. Für den Grauspecht sind entspr. Maßnahmen qualitativ in der erforderlichen Quantität nicht realistisch.

Für den Naturschutz/Fauna/Flora werden umfängliche und teure Schutzmaßnahmen vorgesehen. Wo bleibt beim Vergleich der Varianten die Berücksichtigung des Menschen?

Ganz unabhängig von der Wahl der Variante steht der Mensch direkt und indirekt im Zentrum der Planung.

Durch den Neubau von Straßen soll nicht nur die Leistungsfähigkeit von bestehenden Verkehrswegen erhöht und Verbindungsfunktionen optimiert werden. Ein Neubau dient auch dazu, die Anwohner der direkt betroffenen Ortsdurchfahrten sowie der Ortschaften und Siedlungen im nachgeordneten Netz von Verkehr, Lärm, Schadstoffen und Zerschneidung zu entlasten. Neubelastungen sind, wenn nötig, in zumutbarer Weise auf mehrere Schultern zu verteilen. Die gesetzlich festgeschriebenen Grenzwerte, insbes. bzgl. Lärm und Schadstoffen, sind einzuhalten.

Neben den schwerwiegenderen Konflikten bei Ost Fauna/Flora/Biotope betreffend sind beispielsweise die menschenbezogenen Aspekte Hochwasserschutz, Lokalklima und Waldnutzung, die vor allem durch die negativen Folgen des Klimawandels eine hohe Relevanz erfahren, und der Aspekt Naherholung bei Ost als konfliktreicher zu beurteilen (s. Ausführungen in der Präsentation).

Was sagen das Verkehrsministerium (VM) und das Bundesverkehrsministerium (BMVI) zu den Beurteilungen des Regierungspräsidiums?

Aktuelle Anmerkung: Die Abstimmung mit dem VM und dem BMVI in Bezug auf die Vorauswahl der bevorzugten Variante ist abgeschlossen. Sowohl das VM als auch das BMVI folgen der Argumentation des Regierungspräsidiums für die Variante Ost. Das Regierungspräsidium erstellt nun die Unterlagen für die Voruntersuchung und legt sie dem VM und dem BMVI vor. Danach erfolgt die Linienbestimmung durch den Bund.