

Dokumentation

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

2. April 2019, 8.30 bis 11.30 Uhr

technisches Rathaus, Friedrichshafen

1. Begrüßung durch RP Tübingen / Moderation team ewen
2. Aktuelles, eingegangene Fragen & Rückblick auf öffentliche Informationsveranstaltungen im Februar
3. Aktuelle Planung Verkehr: zukünftige Verkehrsent-, belastungen: Umlegungsprognosen
4. Aktuelle Planung Varianten: Info zu, aktuellen Stand der technischen Planung
5. Ausblick und Verabschiedung

TOP 1 Begrüßung

Herr Kühnel (Regierungspräsidium Tübingen) begrüßt die Teilnehmenden der beiden Fach-Arbeitskreise und wünscht eine konstruktive Sitzung. Zu Beginn berichtet er, dass ein in einer der UVS-Karten eingezeichneter Autohof nahe Stetten zu Irritationen geführt habe. Hierzu kann aufgeklärt werden, dass es sich hier um eine Meldung aus der Gemeinde selbst handelte. Diese Meldung ist jedoch obsolet und der Autohof wird aus der entsprechenden Karte entfernt.

Anschließend begrüßt Frau Knapstein (Moderationsbüro team ewen) und stellt den geplanten Ablauf der heutigen Sitzung vor. Der Fokus der Sitzung liegt auf der weiteren verkehrlichen Untersuchung und der aktuellen technischen Planung.

TOP 2 Aktuelles, eingegangene Fragen & Rückblick auf öffentliche Informationsveranstaltung

Frau Knapstein berichtet von den zwei öffentlichen Informationsveranstaltungen in Markdorf. Beide Veranstaltungen waren sehr gut besucht und viele Bürgerinnen und Bürger konnten über den aktuellen Stand der Planung informiert werden. Ausdrücklich dankt sie den beteiligten Initiativen und Verbänden für Ihre Teilnahme und die Betreuung eigener Informationsstände. Die Vielfalt der Meinungen und Interessen im Untersuchungsgebiet war abgebildet und die Besucherinnen und Besucher konnten sich breit informieren.

Vor seinem Vortrag beantwortet Herr Kiener die seit der letzten Sitzung eingegangenen Detailfragen / Stellungnahmen zur Verkehrsuntersuchung. Fragen & Antworten werden in einer Tabelle gesammelt und den Teilnehmenden des Facharbeitskreis Verkehr per Mail zugeschickt.

Wieso stimmen die Zählraten bei K 24 und WZ 13 östl. Immenstaad für die Gesamt-Kfz perfekt überein, während sich für LKW deutliche Unterschiede zeigen?

Hier handelt es sich um einen redaktionellen Fehler – die Unterschiede im Schwerverkehr müssen auch im Gesamtverkehr sichtbar sein. Die entsprechende Abbildung für den Gesamtverkehr wird korrigiert.

Auch der Schwerverkehr sollte entsprechend dem NDL-Szenario reduziert werden. Warum wurde die Reduzierung beim Schwerverkehr ausgeklammert?

Die BW-Studie nennt hier nicht den „Schwerverkehr“, sondern den „Güterverkehr“ und führt dazu selbst folgendes aus: „Schwerpunkt dieser Studie bilden das Mobilitätsverhalten und damit der Personenverkehr. Um aber Aussagen hinsichtlich einer nachhaltigen Entwicklung des Verkehrssystems treffen zu können, ist es wesentlich, auch den Güterverkehr zu berücksichtigen. Daher wurde dieser ebenfalls im Sinne der drei Szenario-Philosophien im Projekt mitgeführt, wenn auch in einer geringeren Detailtiefe hinsichtlich der Modellierung als der Personenverkehr.“ Zusammen mit Herrn Prof. Dr. Monheim wurde deshalb im Rahmen der Prognoseabstimmungen vereinbart, auf Abschlüsse im „Schwerverkehr“ zu verzichten.

Der Korrektur-Abschlag von 14% sollte nicht auf die Anzahl der Wege, sondern anhand der zurückgelegten Kfz-Fahrleistung (in Kfz-km/a) vorgenommen werden.

Der Korrektur-Abschlag wurde in Abstimmung mit Herrn Prof. Dr. Monheim pauschal über alle Fahrweiten angewandt. Bei einer entsprechend differenzierten Berücksichtigung müssten bereits Maßnahmen vorliegen, die jeweils unterschiedliche Distanzklassen bedienen – diese Differenzierung kann derzeit nicht erfolgen.

Die NDL-Werte („Neue Dienstleistungen“ aus der Studie Mobiles Baden-Württemberg) zwischen 2030 und 2050 sollen linear auf das B 31-Prognosejahr 2035 interpoliert werden.

Das NDL-Szenario ist auf die Stichjahre 2030 und 2050 ausgelegt. Der Verlauf zwischen diesen Zeitpunkten ist sicher nicht linear. Eine lineare Interpolation wäre methodisch unsauber und fachlich fragwürdig. Der Verkehrsgutachter zieht es in Abstimmung mit Herrn Prof. Dr. Monheim deshalb vor, die ambitionierten Annahmen für das Jahr 2030 auch für das Jahr 2035 anzusetzen. Vor demselben Hintergrund wurde auch keine Extrapolation der Ansätze der Verflechtungsprognose 2030 nach 2035 vorgenommen.

Wurde die LKW-Maut auf Bundesstraßen in der BVWP-Verflechtungsprognose berücksichtigt?

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 bzw. die Verflechtungsprognose zum BVWP gibt an, dass die Auswirkungen der Maut auf das Verkehrsaufkommen der Bundesfernstraßen in einer vernachlässigbaren Größenordnung liegen.

Inwieweit wurden die Auswirkungen der LKW-Maut auf allen Bundesstraßen in der Prognose berücksichtigt?

Entsprechend den Ansätzen der Verflechtungsprognose 2030. Sollte sich durch die bereits bestehende Lkw-Maut auf Bundesautobahnen bzw. ausgesuchten Bundesstraßen eine Verkehrsverdrängung ergeben haben, so ist mit der Einführung der flächendeckenden Lkw-Maut für alle Bundesfernstraßen eher wieder mit einer Zurückverlagerung auf Autobahnen als mit einer weiteren Verdrängung in das nachgeordnete Verkehrsnetz zu rechnen. Die Lkw-Maut wurde zum 01.07.2018 für alle Bundesstraßen für Lkw > 7,5 t zul. GG eingeführt. Auf der B 31 ist das Schwerverkehrsaufkommen DTV_{SV} (Mo-Fr) im Querschnitt der Dauerzählstelle „Harlachen“ im Jahr 2018 gegenüber 2017 im Jahresdurchschnitt um 5,2% gestiegen. .

Woher stammt Ihre Annahme, dass der Schwerverkehr zunehmen wird, und bezieht sich diese Annahme nur auf den LKW-Straßenverkehr oder auch auf den LKW-Verkehr auf Schiene und Wasser?

Beim Schwerverkehr wurde die Verflechtungsprognose des Bundesverkehrswegeplans übernommen, der von einer deutlichen Zunahme bis 2030 beim LKW-Verkehr ausgeht.

Woran wird die Dimensionierung der neuen Straße festgemacht?

Die Dimensionierung einer neuen Straße ergibt sich prinzipiell aus dem gültigen Regelwerk für die Planung von Straßen.

Inwiefern ist die Verkehrsbelastung der 50. Spitzenstunde im Jahr hierfür maßgeblich? Wie soll dieser Wert für die B31 neu ermittelt werden?

Der rechnerische Nachweis, dass die geplanten Strecken (Querschnitte) und Knotenpunkte auch ausreichend leistungsfähig sind, ist nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015“ (HBS 2015) zu führen. Der Leistungsfähigkeitsnachweis wird für den Zeitraum einer als maßgeblich erachteten Stunde geführt – diese wird nach dem Wortlaut des HBS 2015 wie folgt ermittelt: „Die Bewertung der Verkehrsqualität und die Bemessung einer Verkehrsanlage erfordern Kenntnisse über die maßgebende Verkehrsnachfrage. Sie wird allgemein als Bemessungsverkehrsstärke q_B bezeichnet [...] Als Bemessungsverkehrsstärke q_B wird allgemein die Verkehrsstärke der n-ten Stunde eines Jahres definiert. Die Bemessungsstunde wird ermittelt, indem die stündlichen Verkehrsstärken einer Richtung oder eines Stroms aller 8760 Stunden eines Jahres (bzw. 8784 Stunden bei Schaltjahren) absteigend sortiert werden (Dauerlinie) und die n-te Stunde ausgewählt wird. Die als maßgebend erachtete n-te Stunde wird vom Baulastträger festgelegt. In der Praxis übliche Werte liegen im Bereich der 30. bis 200. Stunde [...] In der amtlichen Verkehrsstatistik wird die 50. Stunde der Dauerlinie als maßgebende stündliche Verkehrsstärke (MSV) bezeichnet.“

Eine Auswertung aller Dauerzählstellen auf vergleichbaren Bundesstraßen in Baden-Württemberg (mit einem Verkehrsaufkommen zwischen 15.000 und 30.000 Kfz/24 h und einem Schwerverkehrsanteil von 1.000 bis 5.000 SVfz/24 h) über die Jahre 2015, 2016 und 2017 ergibt richtungsgetreunte, mittlere Spitzenstundenanteile $p_{MSV_{50}}$ von konstant rund 10 %. Im Sinne einer ausreichend leistungsfähigen Dimensionierung des Straßenquerschnittes sollte die prognostische Spitzenstunde mit 10 % der Tagesverkehrsmenge berechnet werden.

An der B 31 Dauerzählstelle „Harlachen“ 2016 liegt im Gesamtquerschnitt die 50te-Stunde im Jahr 2016 bei 9 % des Tagesverkehrsaufkommens (Mo-Fr), richtungsgetreunt in Fahrtrichtung 1 (Friedrichshafen) bei 9,7 % und in Fahrtrichtung 2 (Stockach, A 98) bei knapp 8,8 %. Die Spitzenstundenanteile sind über die Jahre 2015, 2016 und 2017 konstant. Die Bezugsgrößen DTV und $DTV_{(w)}$ sind gleich groß.

Im Sinne einer möglichst flächensparenden Dimensionierung des Straßenquerschnittes wird für Leistungsfähigkeitsberechnungen eine pauschale, prognostische Spitzenstunde von 9 % der Tagesverkehrsmenge in Ansatz gebracht.

Aus dem Kreis der Teilnehmenden kommt noch der Hinweis, *dass eine der Hauptaufgaben der B31neu die Bündelung des Verkehrs sein soll. Dieses Ziel gelte es auch weiterhin in der Öffentlichkeit bekannt zu machen. Somit muss die Straße nicht nur den aktuellen Verkehr der jetzigen B31 abwickeln, sondern ebenfalls den weiteren Verkehr aus dem nachgeordneten Straßennetz aufnehmen. Das nachgeordnete Netz soll entlastet werden.*

TOP 3. Aktuelle Planung Verkehr: zukünftige Verkehrsent-, belastungen: Umlegungsprognosen

Herr Kiener präsentiert in seinem Vortrag die Systematik und Zwischenergebnisse der Prognose Planfälle 2035 (vgl. [Präsentation](#)). Zu Beginn macht er deutlich, dass die vorgestellten Umlegungsergebnisse und Zahlen lediglich den aktuellen Bearbeitungsstand darstellen und keine

endgültigen Ergebnisse sind. Für die Korridore A (Korridor Süd), B (Korridor Mitte) und C (Korridor Nord) werden Prognose Planfälle präsentiert.

Zusammenfassend für Korridor A (Korridor Süd) lässt sich festhalten:

- A1 (*optimierte Ausbauvariante*): Verkehr wird in der Größenordnung zwischen 24.000 und 36.000 Kfz/d auf der bestehenden Trasse gebündelt mit SV-Anteilen zwischen 15 % und 22%.
- Neubau einer „OU Hagnau“ mit rund 26.000 Kfz/d (18% SV).
- Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrt Hagnau um rund 20.000 Kfz/d auf zukünftig rund 2.200 Kfz/d sowie wesentlicher Teil des nachgeordneten Straßennetzes (in unterschiedlichen Größenordnungen).
- A1-V1a (*optimierte Ausbaulösung mit Anschluss (AS) K7783 Daisendorfer Str.*): Verkehrsverlagerung auf die K7782 Daisendorf von rund 2.500 Kfz/d, entsprechende Entlastungen in Meersburg.
- A1-V1 (*optimierten Ausbaulösung mit B33 Verlegung bei Meersburg*): Der Fährzubringer übernimmt rund 9.100 Kfz/d (8% SV) – in Verbindung mit dem AS Daisendorfer Straße wird die B33 Ortsdurchfahrt Meersburg zwischen rund 6.800 und 7.200 Kfz/d entlastet.

Für Korridor B (Korridor Mitte) lässt sich festhalten:

- B1 (*Trassierung südlich Weingartenwald, östlich Stetten und nördlich GE Immenstaad*) / B2 (*Trassierung südlich Weingartenwald, östlich Stetten und Querung Lipbach im Bestand*): Die Neubautrassen übernehmen ein Verkehrsaufkommen zwischen rund 25.000 und 33.000 Kfz/d mit SV-Anteilen zwischen 17 % und 22 %
- B1.1 (*Trassierung südlich Weingartenwald, nördlich Stetten und nördlich GE Immenstaad*) /B2.1 (*Trassierung südlich Weingartenwald, nördlich Stetten und Querung Lipach im Bestand*): Die Neubautrassen übernehmen ein Verkehrsaufkommen zwischen rund 21.000 und 30.000 Kfz/d mit SV-Anteilen zwischen 18 % und 26 %.
- B1 /B1.1: Dadurch werden die B31 alt zwischen Stetten und Immenstaad von rund 19.000 bis 23.000 Kfz/d sowie wesentliche Teile des nachgeordneten Straßennetzes (in unterschiedlichen Größenordnungen) vom Verkehr entlastet.
- B2 (*Trassierung südlich Weingartenwald, östlich Stetten und Querung Lipbach im Bestand*) /B2.1 (*Trassierung südlich Weingartenwald, nördlich Stetten und Querung Lipach im Bestand*): Dadurch werden die B31 alt zwischen Stetten und Immenstaad von rund 19.000 bis 20.000 Kfz/d sowie wesentliche Teile des nachgeordneten Straßennetzes (in unterschiedlichen Größenordnungen) vom Verkehr entlastet.
- B1/B2: Durch den Neubau der Spange „Stetten“ mit einem Verkehrsaufkommen von rund 13.000 Kfz/d kann die B33 Ortsdurchfahrt Stetten um rund 10.000 Kfz/d auf zukünftig rund 2.200 Kfz/d entlastet werden.
- B1-V5 (*Trassierung wie B1, jedoch ohne Anschluss L207 und mit Überleitung B31 neu/alt*): Bei Verzicht auf den Anschluss der Landesstraße 207 nördlich Immenstaad wird Verkehr über das nachgeordnete Netz zu den beiden Anschlussstellen FN-Fischbach (von Süden) und FN-Manzell (von Norden) verlagert und es verbleibt mehr Verkehr auf der B31 alt (Ha - Im - FN).
- B1.1/B2.1: Für die B33 Ortsdurchfahrt Stetten ergeben sich durch die nördliche Trassierung Verkehrszunahmen von rund 3.000 Kfz/d.

- B2.1-V2 (*Trassierung wie B2.1, jedoch mit Spange „Auf dem Roggele“ und ohne B31alt bei Meersburg*): Durch den Bau der Spange „Auf dem Roggele“ mit einem Verkehrsaufkommen von rund 14.000 Kfz/d (6 % SV) kann die B33 Ortsdurchfahrt Stetten um rund 9.000 Kfz/d auf zukünftig rund 3.300 Kfz/d entlastet werden.

Für Korridor C (Korridor Nord) lässt sich festhalten:

- C1 (*Trassierung nördlich Weingartenwald, östlich von Stetten und nördlich GE Immenstaad*) / C2 (*Trassierung nördlich Weingartenwald, östlich von Stetten und Querung Lipach im Bestand*): Die Neubautrassen übernehmen ein Verkehrsaufkommen zwischen rund 24.000 und 35.000 Kfz/d mit SV-Anteilen zwischen 18 und 22 %.
- C1.1 (*Trassierung nördlich Weingartenwald, nördlich Stetten und nördlich GE Immenstaad*) /C2.1 (*Trassierung nördlich Weingartenwald, nördlich Stetten und Querung Lipach im Bestand*): Die Neubautrassen übernehmen ein Verkehrsaufkommen zwischen rund 21.000 und 36.000 Kfz/d mit SV-Anteilen zwischen 18 und 26 %.
- C1/C1.1: Dadurch werden die B31 alt zwischen Stetten und Immenstaad von rund 19.000 bis 23.000 Kfz/d sowie wesentliche Teile des nachgeordneten Straßennetzes (in unterschiedlichen Größenordnungen) vom Verkehr entlastet.
- C2/C2.1: Dadurch werden die B31 alt zwischen Stetten und Immenstaad von rund 19.000 bis 20.000 Kfz/d sowie wesentliche Teile des nachgeordneten Straßennetzes (in unterschiedlichen Größenordnungen) vom Verkehr entlastet.
- C1-V4 (*Trassierung wie C1, jedoch mit L 205neu OU Bermatingen/Ahausen/Ittendorf und ohne K7743 neu OU Markdorf*): Eine OU Bermatingen/Ahausen/Ittendorf übernimmt in dieser Trassierung rund 6.000 bis 8.000 Kfz/d. Dadurch kann die L 205 Ortsdurchfahrt Bermatingen um rund 2.000 bis 3.000 Kfz/d entlastet werden.
- Ohne die planfestgestellte K 7743neu OU Markdorf verbleibt in der B 33 OD Markdorf (zwischen den Einmündungen der beiden Landesstraßen) ein Verkehrsaufkommen von rund 17.500 Kfz/d mit einem SV-Anteil von rund 14 %.
- Die OU Markdorf dient der kleinräumigen Entlastung der OD Markdorf. Diese ist auch dann von Relevanz, wenn die absolute Verkehrsbelastung in Markdorf durch die B31neu gesenkt werden kann.

Herr Kiener schließt seinen Vortrag mit dem Ausblick auf die weiteren Arbeitsschritte in der Verkehrsuntersuchung: Es werden nun detaillierte Wirkungsanalysen der bisher bearbeiteten 9 Prognose-Planfälle und 11 Planfall-Varianten erstellt. Die neue Variante A+B wird in weiteren Planfällen ebenfalls untersucht. Die Verkehrsdaten werden aufbereitet, um die Lärm- und Schadstoffberechnungen durchführen zu können.

Als „Take-away“ der komplexen Thematik der Verkehrsuntersuchung ist festzuhalten (vgl. Folie 54):

- Bisher wurden insgesamt 9 Prognose-Planfälle (a1 bis C2.1) untersucht und bewertet, zwei weitere (A-B 1/2) kommen nach aktuellem Stand noch hinzu.
- Die bisher untersuchten Trassen übernehmen im Mittel ein Verkehrsaufkommen von 25.200 bis 29.800 Kfz/d mit einem SV-Anteil zwischen 15 % und 26 %.
- Alle bisher untersuchten Trassen erfüllen die Aufgabe der großräumigen Bündelung in etwa derselben Größenordnung.

- Ebenso erfüllten alle bisher untersuchten Trassen auch die Aufgabe der Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes in etwa derselben Größenordnung. Je nach Trassenlage und Anschlüsse mit dem nachgeordneten Netz ergeben sich jedoch räumlich differenzierte Wirkungen (z. B. B 33 Stetten, L 207 Immenstaad).
- Im Rahmen von bisher insgesamt 11 Planungsfall-Varianten wurden mögliche Lösungen zur Vermeidung / Minimierung negativer Auswirkungen untersucht; die Erkenntnisse aus den PPF-Varianten fließen in die weitere Bearbeitung mit ein.

Auf Nachfrage erklärt Herr Kiener, dass zum jetzigen Stand - aus verkehrlicher Sicht - noch keine Empfehlung für eine Variante gegeben werden kann.

Herr Stocks weist nach dem Vortrag darauf hin, dass der im Entwurf vorliegende neue Regionalplan im Bereich Roggele eine Grünstreifen vorsieht, die einen Ausbau / Änderung der technischen Infrastruktur und damit den Bau einer Querspange erschwert.

Rückfragen Hinweise

Mit welcher Software ist das Verkehrsmodell erarbeitet worden? Woher hat man die genauen Zahlen?

Die Berechnung wurde mit der gängigen Software PTV-Visum erstellt. Die detaillierten Informationen stammen aus der durchgeführten Verkehrsbefragung. Hier wurde gefragt, wohin die Fahrt geht und wo die Personen gestartet sind. Gleichzeitig ist der Ort der Befragung aufgenommen worden. In der Modellierung werden zuerst die „Ortsunkundigen“ eingesetzt. Dadurch wird das Netz voller und es verändern sich Reisezeiten. Die Geschwindigkeit geht runter. Jetzt werden die „Ortskundigen“ eingesetzt, welche auch Nebenstrecken befahren.

Ist auch ein Fahrverbot auf der B 31 alt berücksichtigt?

Nein. Diese Straße wird auch für den langsam fahrenden Verkehr weiterhin benötigt.

Können verschiedene Mautgebühren, ähnlich in der Schweiz, eingeführt werden?

Das ist eine Frage, die nicht in der Verkehrsuntersuchung bearbeitet werden kann, sondern eine politische Frage.

Welche Geschwindigkeitsbegrenzungen sind in dem Modell hinterlegt?

Die Fahrgeschwindigkeiten ändern sich in dem Modell ständig, durch die variablen Verkehrsmengen. Wenn keine oder geringe Verkehrsbelastung vorliegt, dann wird mit der jeweiligen Höchstgeschwindigkeit gerechnet.

Wenn auf der B 31alt an einigen Stellen nur Tempo 30 km/h gefahren werden darf, dann verhindert das doch, dass die alte B 31 genutzt wird. Sie wird unattraktiv.

Die jetzt geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen sind größtenteils wegen Lärmschutz eingeführt. Wenn insgesamt weniger Autos auf der B31alt fahren, werden diese Begrenzungen ggf. aufgehoben.

Es ist eine reduzierte Zunahme des MIV-Verkehrs unterstellt (Szenario „Neue Dienstleistungen“ (NDL) aus der Studie Mobiles Baden-Württemberg). Wie schätzen Sie das ein, ist es ein realistischer Wert oder ist die Reduzierung zu sportlich ausgefallen? Immenstaad und Meersburg haben keinen Bahnhof. Eine mögliche Taktsteigerung auf der Bodenseegürtelbahn hilft aus Sicht des Fragestellers diesen Gemeinden nicht.

Herr Kiener erklärt dazu, dass es - aus seiner Sicht - sehr sportliche Werte sind. Eine Reduzierung des MIV von 14 % im Leichtverkehr ist keine kleine Zahl und wird nur funktionieren, wenn weitere Maßnahmen in der Bodenseeregion angestoßen werden. Ebenso werden aber auch Wege auf den Umweltverbund verlagert werden. Sobald eine Variante feststeht, wird diese nochmals „geprüft“, ob die Variante die verkehrliche Leistungsfähigkeit auch erfüllt, wenn die Reduzierung der Verkehrszunahme nicht eintritt.

TOP 4. Aktuelle Planung Varianten: Info zu, aktuellem Stand der technischen Planung

Der technische Planer Herr Münnich stellt die geltenden Regelwerke vor, die bei der Ausgestaltung von Straßenquerschnitten zu berücksichtigen sind (siehe dazu [Präsentation](#)). Die Verkehrsmenge bestimmt den Querschnitt. Geltende Richtlinien seien hier einzuhalten. Bei der B31neu sei das der Regelquerschnitt 28.

Weiter stellt Herr Münnich die aktuelle technische Ausplanung der 9 Varianten mit der Lage im Raum, den geplanten Anschlussstellen und den Abschnitten mit möglichen Tunnelarten vor. Er macht deutlich, dass dies ein Blick in die Werkstatt sei und die Optimierung der Trassenausgestaltung einen iterativen Prozess darstelle, der in enger Zusammenarbeit mit den anderen Gutachtern erfolge. Neue Erkenntnisse führen zu Veränderungen und Optimierungen der Trassen. So auch Hinweise aus geologischen Untersuchungen, die zeigen, dass bergmännische Tunnelbauweisen bzw. Trassenabsenkungen im nördlichen Bodenseeraum aufgrund der Beschaffenheit des Untergrundes (Kies und anstehendes Grundwasser) in vielen Bereichen nur schwer bzw. nur mit hohem technischen Aufwand umsetzbar sind.

Überlegungen zu einer zusätzlichen Trassenvariante

Auch der Fachbeitrag Fauna aus der Raumanalyse hat neue Erkenntnisse gebracht: Der südliche Bereich des Weingartenwaldes sei aufgrund der dortigen Amphibienvorkommen als überregional bedeutsam einzustufen, erläutert Umweltgutachter Stocks. Dies habe, gemeinsam mit den Erkenntnissen zum Baugrund (Welche baulich-konstruktiven Maßnahmen sind bei der Ausbauvariante realistisch?), zu Überlegungen einer zusätzlichen Trassenvariante geführt, die diese beiden Konfliktbereiche meidet (siehe [Präsentation](#)). Herr Stocks macht deutlich, dass auch dies ein Blick in die Werkstatt sei und noch weitere Prüfaufträge zu dieser Trassenvariante zu klären seien. Die sogenannte Kombitrasse AB ist eine gleichberechtigte Variante neben den bereits bestehenden. Auch weitere neue Erkenntnisse, wie beispielsweise aus den Lärm- und Luftschadstoffgutachten, werden zu Optimierungen - und damit Veränderungen - der heute vorgestellten Trassenvarianten führen können.

Rückfragen / Hinweise

Auch ein Bau im Grundwasser muss möglich sein und sollte nicht zum Ausschluss von Varianten führen.

Dazu erklärt Herr Münnich, dass man „fast alles bauen kann“. Ein Bau im Grundwasser ist aber extrem teuer und lässt Varianten im Vergleich dann schlechter dastehen.

Hätte man die Schwierigkeiten mit dem Baugrund nicht schon früher wissen müssen?

Erste Erkenntnisse und Aussagen des Baugrundgutachters liegen jetzt vor. Sie müssen durch näher und tiefere Untersuchungen hinreichend unterlegt werden, um bei Bedarf später rechtlich belastbar argumentieren zu können.

Was ist im Bereich Stetten zwischen den möglichen Tunneln vorgesehen?

Dazwischen würde die Strecke offen verlaufen. Ein sehr langer Tunnel für den gesamten Abschnitt würde vom Bund wohl nicht bezahlt werden, da es günstigere Alternativen zu dem langen Tunnel gibt.

Wie sieht das mit der Zerstörung des Bodens und der Rebhänge aus? Wird das beachtet?

Ja, hierauf wird auch ein Augenmerk gelegt. Besonders während der Bauphase besteht die Gefahr, dass Hänge abrutschen können (z. B. durch starke Regenereignisse). Bei geplanten Aufschüttungen soll Boden möglichst vergleichbarer Qualität verwendet werden.

Östlich von Meersburg entstehen neue Weinbauflächen. Sind die bekannt?

Die Kartierungen sind vor 2 Jahren durchgeführt worden. Außerdem wird auf offizielle Pläne und Unterlagen der Landwirtschaftsverwaltung zurückgegriffen. Alles, was hier verzeichnet und/oder vorgesehen ist, findet Einfluss in die Planung.

Aus der Präsentation geht nicht hervor, dass für Meersburg Lärmschutz vorgesehen ist.

Auch für Meersburg werden Lärmschutzmaßnahmen notwendig werden.

Würde bei der AB Variante die neue B 31 und die B 31alt parallel verlaufen?

Ja, die alte B31 würde für den langsam fahrenden Verkehr benötigt. Das ist aber auch bei den anderen Variantenkorridoren der Fall.

Wo würde bei der AB Variante das Tunnelportal genau liegen?

Das ist noch nicht genauer zu sagen. Hierzu muss diese Trassenvariante erst weiter ausgeplant werden.

Es geht darum, Akzeptanz für eine neue Trasse zu finden. Es wird nicht ausreichen, wenn nur die gesetzlich zwingenden Parameter erfüllt werden. Die Gutachter müssen die bestmögliche Variante finden und aufzeigen. Die Politik ist gefordert, mehr als nur das gesetzlich Notwendige zu erreichen.

TOP 5 Ausblick und Verabschiedung

Frau Knapstein und Herr Kühnel danken den Teilnehmenden für Ihre engagierte Diskussion. Im nächsten Sitzungsblock wird man sich mit der Lärm- und Luftschadstoffthematik beschäftigen. Auch zu dieser Sitzung werden die beiden Facharbeitskreise „Verkehr“ und „Umwelt, Natur & Artenschutz“ wieder zusammen tagen. Termin ist der 03.07.19.